Kampf um Norwegen



Kampf um Norwegen



ULI HUBER


Ulrich Huber
HARSTAD
Ibestad
HINNÖ
Troldtinder
Tjeldö
NARVIK
OFOTEN-FJORD
Ankenes
Skjomen
VEST-FJ.
Der Raum um Narvik
P O L
FÄR-ÖER
MOLDE-FJORD
SHETLAND-INSELN
SOGNE-FJORD
Voss
Bergen
ORKNEY-INSELN
Scapa Flow
HARDANGER-FJ.
Das norwegische Kampfgebiet
Stavanger
SCHOTTLAND
Aberdeen
Lindesnes
S K A G E R


LOFOTEN
VEST-FJORD
Narvik
Bodö
Fauske
ARKREIS
Mo
Mosjöen
Namsos
Grong
Steinkjer
Hegra
Drontheim
Stören
Opdal
Andalsnes
Röros
GUDBRANDSDAL
ÖSTERDAL
Otta
Lillehammer
Fagernes
Gjövik
Hamar
Elverum
Gran
Eidsvold
Hönefoss
Kongsvinger
OSLO
Drammen
OSLO-FJ.
SCHWEDEN
BOTTNISCHER BUSEN
ÅLANDS-INS.
Stockholm
Norköping
OST-SEE

Kampf um Norwegen

Kampf um Norwegen

Berichte und Bilder

vom Kriege gegen England

Herausgegeben vom

OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

Mit 4 Kartenskizzen

ZEITGESCHICHTE-VERLAG BERLIN W 35

Die Schrift wird in der NS.-Bibliographie geführt
Berlin, den 4. Oktober 1940
Der Vorsitzende der Parteiamtlichen Prüfungskommission
zum Schutze des NS.-Schrifttums

121.—150. Tausend

Textdruck und Einband: Graphischer Betrieb Dr. Karl Meyer GmbH., Leipzig W 31

Einleitung

Der Feldzug in Norwegen wird nicht als Krieg Deutschlands gegen Norwegen in die Geschichte eingehen; er gehört vielmehr in den Ablauf der kriegerischen Auseinandersetzung zwischen Deutschland und England, die mit dem Ausbruch des Kampfes im Norden in ihr entscheidendes Stadium eintritt. Zwar hatte schon die Niederwerfung Polens mit der Stärkung der deutschen Position eine relative Schwächung des englischen Gegners bedeutet und darüber hinaus einen Prestigeverlust für England, das den polnischen Verbündeten durch sein Beistandsversprechen zum Widerstand ermutigt hatte und sich in der Stunde der Entscheidung außerstande zeigte, ihm auch nur den bescheidensten militärischen Beistand zu leisten. Zwar umschließen die sieben ersten Kriegsmonate das von Marine und Luftwaffe bestrittene glorreiche Vorspiel des Englandkrieges, das der englischen Seemacht unerwartete und empfindliche Schläge zufügte. Aber noch war diese ungebrochen. Noch war die Zuversicht unerschüttert, mit der England als Beherrscherin der Meere den Sieg in der Tasche zu haben glaubte, einen Sieg, den es, ohne sich unmittelbar bedroht zu fühlen, für sich — wenn auch nicht für den französischen Verbündeten — möglichst unblutig zu gestalten gedachte. England spielte, im Bewußtsein seiner Zähigkeit und seiner nahezu unbegrenzten materiellen Reserven, auf Zeit. Früher oder später mußte doch die Blockade ihre Wirkung tun, deren Anfangserfolge enttäuscht hatten, die es aber mit maritimen Mitteln, und wo diese, wie im Balkanraum, nicht verwendbar waren, mit silbernen Kugeln rücksichtslos und bis zur Vernichtung des Gegners zu verschärfen entschlossen war. Gerade damit aber beschwor es Entscheidungen herauf, die es in dieser Form weder gewünscht noch erwartet hatte.

Es ist kein Zufall, daß England in diesem Kampf um seine Weltherrschaft zuerst im Gefolge einer britischen Neutralitätsverletzung gezwungen wird, sich auf dem Schlachtfeld zu stellen.

Die Besonderheit der britischen Weltherrschaft ist, daß sie, im Unterschied etwa von der des alten Rom, auf Seeherrschaft gegründet ist. Eine kon-

tinentale Machtentfaltung ist darauf verwiesen, dem unterworfenen Raum eine Rechtsordnung zu geben, die von den Beteiligten bejaht und als ihr eigenes Recht mitgetragen wird. Damit erst wird diese Macht zum Recht, und nur soweit ihr das gelingt, gewinnt sie Aussicht auf Dauer. Die Seeherrschaft aber untersteht anderen Gesetzen. Sie ist an der Rechtlosigkeit der Meere interessiert, wie sie sich ja auch gerade im Falle Englands zu einem guten Teil aus Freibeuterei entwickelt hat und diese Herkunft bis heute erkennen läßt. Eine Herrschaft zu Lande ist ihrem Wesen nach territorial beschränkt; sie kann ausschließlich sein, ohne störend in das Leben der Umwelt einzugreifen. Die See aber ist keines Eigentum. Sie ist die jedermann offene Verkehrsstraße zwischen den Ländern, um so unentbehrlicher, je mehr mit der zivilisatorischen Entwicklung die wirtschaftliche Arbeitsteilung und damit die gegenseitige Abhängigkeit der verschiedenen Territorien zunimmt. Für ein handeltreibendes Inselvolk nun ist die gegebene, ja die einzig mögliche Methode der Machtgewinnung und -erhaltung, sich die Kontrolle über die Seewege zu verschaffen, nicht nur, weil von ihrer Sicherung seine gesamte Existenz abhängt, sondern auch, weil die Flotte aus Anlage und Tradition seine natürliche Waffe ist. Damit aber wird eine solche Macht zwangsläufig zum „Wegelagerer". Ihre Methode der Kriegführung besteht darin, anderen den Weg zu verlegen auf einem Gebiet, auf dem sie der unbedingt Stärkere ist. Denn nur dann verspricht diese Methode Erfolg, die ja nicht darauf ausgeht, eine ungewisse Entscheidung durch die Waffen zu suchen, sondern die Schlagadern des Gegners zu unterbinden.

So aber gerät die Seemacht in einen unausbleiblichen Konflikt mit dem Recht der Neutralen, mehr noch, sie wird zum Gegner der Neutralität als solcher. Denn solange es Neutrale gibt, denen es freisteht, Handel zu treiben und so den wirtschaftlichen Blutkreislauf der Welt in Gang zu halten, ist die Waffe des Herrn der Meere ihrer tödlichen Wirkung beraubt. Auch die kontinentale Kriegführung kennt Fälle, in denen die strategische Lage zur Verletzung eines neutralen Territoriums drängt, wie sie andererseits an der Beschränkung des Kriegsschauplatzes interessiert sein kann. Eine auf die Rechtlosigkeit der Meere gegründete Macht aber muß die Tendenz haben, ihren Kriegen einen universalen Charakter zu geben, soweit es ihr nicht gelingt, sich die Neutralen gefügig zu machen und damit die Neutralität ihres eigentlichen Inhalts zu berauben.

Die Geschichte des britischen Imperiums vom Zeitalter der Königin Elisabeth bis in unsere Tage ist eine einzige Illustration des Gesagten.

Stets hat England sich der Entwicklung des Seerechts widersetzt. Von der Sanktionierung der Seeräubermethoden eines Francis Drake durch seine Königin führt ein gerader Weg zu der englischen Forderung, bei der Neuordnung Europas nach dem Sturze Napoleons I. durch den Wiener Kongreß (1815) alle Seerechtsfragen von der Tagesordnung abzusetzen. Und als England sich auf der ersten Seerechtskonferenz in Paris (1856) genötigt sah, seine Zustimmung zu der Respektierung neutraler Schiffe und Ladungen (mit Ausnahme der Konterbande) und zur Abschaffung der Kaperei, das heißt der staatlich begünstigten Seeräuberei zu geben, sprach sein führender Staatsmann Disraeli von einer „Preisgabe der Hauptgrundsätze britischer Seemacht". Die Ergebnisse der Londoner Konferenz von 1909, die nach der Erklärung des englischen Delegierten selbst nichts anderes als die Anerkennung der Rechtsauffassung der zivilisierten Welt auf dem Gebiet des Seekriegs darstellten, wurden von England nicht ratifiziert. Nach wie vor wünschte es nach Möglichkeit rechtliche Bindungen zu vermeiden, die seine Handlungsfreiheit auf den Weltmeeren beschränken könnten. Ist doch der Zustand der Rechtlosigkeit zur See ein Bestandteil des Freiheitsbegriffes dieses die Freiheit über alles stellenden Volkes.

Einem ebenso alten und tief verwurzelten Bedürfnis englischer Weltanschauung wie Kriegführung entspricht es, seinen Gegner als einen Feind der Menschheit hinzustellen, dem gegenüber eine neutrale Haltung unzulässig sei. 1793 verlangte England von den Neutralen, jede Verbindung zu Frankreich abzubrechen, „da dieses es nicht verdiene, anders als ein Barbarenstaat behandelt zu werden". Und seit Beginn des gegenwärtigen Krieges häufen sich die Zeugnisse einer gleichen Haltung, nur daß diesmal der „Barbarenstaat" Deutschland ist — wobei Frankreich sich die englische These vorbehaltlos zu eigen macht. Churchill richtete in einer Rundfunkansprache am 30. März 1940 den Vorwurf an die Adresse der Neutralen: „Es hätte ein sehr kurzer Krieg sein können; vielleicht hätte auch überhaupt kein Krieg zu sein brauchen, wenn alle neutralen Staaten unsere Überzeugung in grundlegenden Dingen teilen und offen oder geheim mit uns sympathisieren und zusammenstehen würden ... in einer Sache, die die Hoffnung auf eine bessere Zukunft der Menschheit in sich trägt." Ihre offizielle Formulierung findet diese Auffassung in der Note der Alliierten an Schweden und Norwegen vom 5. April 1940, in der es heißt: „Da die Alliierten der Ansicht sind, daß ihre Kriegsziele ebensosehr im Interesse der kleinen neutralen Staaten liegen wie in ihrem eigenen, können sie es nicht billigen,

daß ihre Erfolge im Krieg durch Vorteile gehindert werden, die Deutschland von Norwegen oder Schweden erhält. Sie glauben daher, das Recht für sich in Anspruch nehmen zu können, diejenigen Schritte zu unternehmen, die sie für notwendig halten, um zu verhindern, daß Deutschland von diesen Ländern Hilfsmittel oder Vorteile erlangt, welche Deutschland während des Kriegszustandes von Nutzen oder den Alliierten schädlich sein können."

Das hier „im Interesse der Neutralen" in Anspruch genommene Recht auf Verletzung der Neutralität ließ jeden Übergriff auf neutrales Hoheitsgebiet erwarten, sobald die Alliierten darin einen Vorteil für ihre Kriegführung erblickten. Schon der Überfall auf die ‚Altmark' vom 16. Februar 1940, den der norwegische Außenminister Koht vor dem Storting am 19. Februar 1940 als „eine grobe Verletzung unserer norwegischen Hoheitsgewässer, der norwegischen Neutralität und der norwegischen Souveränität" bezeichnete, hatte bewiesen, daß England es bei Worten nicht bewenden lassen würde. Und in der Tat folgte der erwähnten Note vom 5. April die Aktion auf dem Fuße: am 8. April suchte England durch Minensperren den nach den Worten Churchills (11. April) „geographisch und rechtlich geschützten Seeweg" längs der norwegischen Westküste zu verschließen. Damit sollte die Zufuhr schwedischer und norwegischer Eisenerze nach Deutschland verhindert werden. „Wir haben die norwegischen Meere blockiert", erklärte im Namen der Verbündeten Paul Reynaud am 10. April vor dem französischen Senat. „Da die Neutralität nicht mehr existiert, haben wir gehandelt."

Was damit geschehen war, wurde von dem norwegischen Außenminister in einer Erklärung vor dem Storting am 8. April eindeutig bezeichnet: „Die Westmächte weiten den Krieg auf norwegisches Gebiet aus, weil sie der Ansicht sind, ihn dadurch leichter gewinnen zu können."

Das Rezept war das altbewährte. Aber es ist ein Gesetz der Geschichte, daß jede Macht sich, wenn ihre Stunde gekommen ist, ihr eigenes Grab gräbt und daß früher oder später die Waffe, mit der sie unter Verletzung natürlicher Lebensrechte andere zu treffen wußte, sich gegen sie selber kehrt.

Der Händlerstaat Großbritannien, der seine eigene wirtschaftliche Blüte dem Freihandel verdankte, hat durch seine grundsätzliche Gegnerschaft gegen die Freiheit der Meere Deutschland zur Entwicklung seiner autarken, das heißt blockadefesten Wirtschaft veranlaßt.

Das englische Insellland, dessen Schutz gegen einen deutschen Angriff darin lag, daß sich bis auf einen kleinen Küstenstreifen vom Dollart bis Sylt die

natürliche Angriffsbasis im Osten und Südosten in neutraler Hand befand, hat durch die systematische Untergrabung dieses Bollwerks der Neutralität Deutschland selbst den Weg zu den Küsten der Nordsee geöffnet. Grundsätzliches Denken ist dem Engländer fremd, und so hat er auch niemals Verständnis dafür gezeigt, daß Neutralität nicht sowohl ein praktisches Verhalten ist, das je nach Zweckmäßigkeit Zu- oder Abstriche duldet, als vielmehr eine Idee, auf welche der Neutrale verantwortlich verpflichtet ist. In einer Welt, die internationale Konflikte auf dem Wege des Krieges regelt, ist die Voraussetzung einer grundsätzlichen Sicherung gegen Kriegshandlungen das bedingungslose Ausscheiden aus dem internationalen Kräftespiel. Nur um den Preis einer Vermeidung jeder Form der Parteinahme — und es versteht sich, daß in einer Zeit, in welcher der Kampf nicht nur mit dem Schwert, sondern gleichzeitig mit wirtschaftlichen und geistigen Waffen geführt wird, kein Gebiet von dieser Forderung neutraler Haltung ausgenommen sein kann — ist der Friede inmitten einer friedlosen Welt feil. Denn diese Welt verlangt für das Privileg der Schonung die Gegenleistung des Wertes, den gerade in Zeiten der Kriegsnot eine Friedensinsel, ein Ort jenseits der kämpfenden Parteien bedeuten kann. Wo aber die Neutralität nicht mehr als eine auch geistige Aufgabe begriffen wird, sondern nur noch der Sicherung der eigenen Ungestörtheit zu dienen bestimmt ist, hat sie ihre tiefere Legitimation verloren. Ohne festen eigenen Standpunkt wird sie es nicht vermeiden können, in den Strudel der Ereignisse gerissen zu werden und darin zugrunde zu gehen.

Gegen diese Auffassung aktiver Neutralität aber hat England jederzeit Front gemacht. Stets wollte es die Neutralen dazu überreden, daß ihr eigenes wohlverstandenes Interesse, ja ihre Pflicht es vorschreibe, sich wenn nicht offen, so mindestens in ihrer inneren Haltung auf die Seite der „guten", das heißt Englands Sache zu schlagen. Es war ein — wenn auch kurzfristiger — Triumph dieser Politik, als durch Artikel 10 und 16 des Völkerbundpaktes das Recht auf Neutralität faktisch zunichte gemacht wurde. Verzichteten doch damit die Mitglieder des Völkerbundes selbst auf das Recht zur Lieferung von Lebensmitteln an einen Kriegführenden, ja sogar auf die Verweigerung des Durchmarschrechtes für Truppen. Daß der so seit langem durchlöcherte Neutralitätsbegriff dem Druck eines Krieges nicht standhielt, dessen Sinn in der Revolutionierung eines Erdteils liegt, war unvermeidlich. Damit aber gewann England nicht, wie es vermeinte, die letzte ihm noch fehlende Karte zum sicheren Gewinn des Spiels gegen

Deutschland, sondern brach den es schützenden Damm gegen die deutsche Flut.

So bedeutet der Feldzug in Norwegen die Heimsuchung Englands durch die Folgen alter Sünden englischer Politik. Die militärische Niederlage Englands in Norwegen aber bedeutet ein nicht minder symptomatisches Versagen seiner Kriegführung. Jeder Weltkriegsteilnehmer weiß, daß der Engländer sich mannhaft schlägt, und daß mindestens die englischen Kerntruppen gute Soldaten sind. Wenn trotzdem die norwegische Expedition für England mit einem völligen Mißerfolg endete, so lag der Grund dafür neben unzureichender Führung wesentlich in dreierlei:

Das traditionelle Bewußtsein der Unbesiegbarkeit der englischen Flotte verleitete die englische Führung zu einer völlig falschen Beurteilung der Aussichten des deutschen Unternehmens. Es war eine nicht bezweifelte Grundannahme englischer Seekriegführung, daß ein Expeditionskorps ohne Deckung durch eine absolut überlegene Machtstellung zur See verloren sei. Das deutsche Wagnis der Entsendung von Truppen nach Norwegen wurde also von vornherein als strategischer Fehler bewertet und sein Scheitern für gewiß gehalten.

Trotz der Erfahrungen des Polenkrieges unterschätzte der Engländer die Dynamik des deutschen Offensivwillens und die Möglichkeiten, die bei entschlossenem Einsatz selbst im norwegischen Bergland für motorisierte Truppen gegeben waren, wie die Rolle der Luftwaffe im modernen Krieg.

Endlich, und dies erwies sich als die verhängnisvollste Schwäche: der Kampf in Norwegen wurde auf englischer Seite mit halber Entschlußkraft geführt. Es wurde nicht oder doch zu spät begriffen, daß es schon hier um die Existenz ging. Die entsandten Truppen waren zu schwach, es fehlten entscheidende Hilfsmittel technischer Kriegführung, und selbst die vorhandene Kampfkraft wurde nicht mit der nötigen Risikobereitschaft eingesetzt. Es wird in der Geschichte Englands als ein Ereignis voll der dunkelsten Vorbedeutung fortleben, daß, wie Churchill dem Unterhaus am 8. Mai mitteilte, die englische Flotte nicht zum Angriff auf Drontheim angesetzt wurde, der für den 25. April in Aussicht genommen war, weil man meinte, das gleiche Ziel billiger und leichter zu Lande erreichen zu können.

Wo die Taten der Vergangenheit den Blick für die Gegenwart trüben, wo die Schwerfälligkeit der Phantasie die Aneignung neuer Methoden hindert, wo der Instinkt für die Gefahr versagt, da ist die Lebenskraft einer

Nation einer äußersten Erprobung nicht mehr gewachsen. So bedeutet die englische Niederlage in Norwegen mehr als den Verlust einer strategischen Position. In ihr kündigt sich bereits die nahende Katastrophe an.

Deutschland aber ist stolz auf seine Truppen, die, wie in der endlosen Weite der polnischen Ebenen, so in den schneebedeckten Bergen, vor den Felsenküsten und am Himmel Norwegens frischen Lorbeer für die deutschen Fahnen gewannen. Auch dieser zweite in sich abgeschlossene Feldzug des großen Krieges ist nach Anlage und Durchführung ohne Beispiel in der Geschichte. Hier zuerst konnte sich in großem Rahmen das vorbildliche Zusammenwirken der drei Wehrmachtteile bewähren. Hier zuerst wurde mit modernen Waffen ein Blitzkrieg in gebirgigem Gelände durchgeführt. Die Welt und Deutschland mit ihr bewunderte staunend das Ungeahnte dieser schöpferischen Leistung. Aber tiefer noch greift uns ans Herz die Bewährung alter deutscher Soldatentugend in neuer Form, wie sie diese Berichte festzuhalten suchen, und wie sie im Bewußtsein des Volkes lebt von der kühnen Ausfahrt bis zu dem schon in unseren Tagen zur Sage gewordenen Kampf und Sieg der ostmärkischen Gebirgsjäger hoch im Norden bei Narvik*).

*) Zweck dieser Sammlung von Berichten und Bildern über den Feldzug in Norwegen ist nicht, die Ereignisse kriegsgeschichtlich zu erforschen oder dokumentarisch festzulegen. Sie stellt keine ausgewogene und historisch überprüfte Darstellung der Leistungen der verschiedenen Truppenteile dar. Vielmehr ist lediglich beabsichtigt, aus dem unmittelbaren Miterleben heraus dem deutschen Volk die Waffentaten der deutschen Wehrmacht an ausgewählten Beispielen in Schilderungen der Kriegsberichter vor Augen zu führen.

Kriegschronik

Kriegschronik*)

9. April

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

„Um dem im Gang befindlichen britischen Angriff auf die Neutralität Dänemarks und Norwegens entgegenzutreten, hat die deutsche Wehrmacht den bewaffneten Schutz dieser Staaten übernommen.

Hierzu sind heute morgen in beiden Ländern starke deutsche Kräfte aller Wehrmachtteile eingerückt bzw. gelandet.

Zum Schutze dieser Operationen sind umfangreiche Minensperren gelegt worden."

Kopenhagen wird bereits in den frühen Morgenstunden kampflos besetzt. Bei der Besetzung von Jütland kommt es zu kurzen Gefechten, die durch Aufklärung der dänischen Truppen über die Anordnung ihrer Regierung, keinen Widerstand zu leisten, beendet werden. Deutsche Truppen landen im Kleinen Belt bei Middelfart, im Großen Belt bei Korsör und Nyborg und in Gjedser zur Besetzung der Inseln.

Die Forts im Oslo-Fjord werden niedergekämpft. Narvik, Drontheim, Bergen, Stavanger, Egersund, Kristiansand, Arendal und Oslo sind fest in deutscher Hand.

Der Kreuzer ‚Blücher' sinkt im Oslo-Fjord, der Kreuzer ‚Karlsruhe' vor Kristiansand.

Britische Seestreitkräfte und Transportschiffe werden auf der Fahrt nach Norwegen von der Luftwaffe angegriffen. Fast alle feindlichen Kriegsschiffe erhalten Volltreffer schweren Kalibers.

10. April

Deutsche Truppen landen ohne Zwischenfälle in Bornholm.

In Norwegen werden die besetzten Räume ausgebaut und erweitert. Elverum wird besetzt.

---

*) Die folgende, sich eng an die deutschen Wehrmachtsberichte anlehnende Chronik soll lediglich den Verlauf des Feldzugs in Norwegen in Erinnerung rufen. Für die Einzelheiten wird auf den Text der Wehrmachtsberichte selbst verwiesen. Einen anschaulichen Überblick über die Erfolge der Marine und Luftwaffe geben die Skizzen auf Seite 27 und 31.

Englische Seestreitkräfte versuchen in den Hafen von Narvik einzudringen. Dabei werden drei feindliche Zerstörer vernichtet, einer schwer beschädigt.

Britische Kampfflugzeuge greifen erfolglos den Flugplatz Stavanger an.

11. April

Das besetzte Gebiet um Narvik wird erweitert. Elvenes wird besetzt.

Englische leichte Seestreitkräfte versuchen vergeblich in den Drontheim-Fjord einzudringen.

Die bei Oslo eingesetzten deutschen Kräfte erweitern ihren Raum nach allen Seiten.

12. April

Die Gesamtlage in Norwegen festigt sich durch das Eintreffen weiterer Verstärkungen. Luftangriffe der Engländer auf Bergen und Stavanger bleiben erfolglos. Bei Bergen werden acht feindliche Flugzeuge abgeschossen.

13. April

Ein englisches Geschwader, bestehend aus zwei Schlachtschiffen, Flugzeugträgern, Kreuzern und zahlreichen Zerstörern führt einen Großangriff gegen die deutschen Seestreitkräfte vor Narvik durch. Dabei wird der britische Zerstörer ‚Cossack' in Brand geschossen, der Zerstörer ‚Eskimo' sowie weitere Zerstörer werden schwer beschädigt bzw. vernichtet.

Im Raum von Oslo dringen die deutschen Truppen nach Norden, Osten und Westen vor.

14. April

Im südnorwegischen Raum treffen weitere Verstärkungen ein.

Im Raum von Oslo wird Hönefoß genommen.

15. April

Nördlich Kristiansand strecken nach kurzem Angriff deutscher Truppen bei Evjemoen 150 Offiziere und 2000 Mann der 3. norwegischen Division die Waffen. Die Befriedung Südostnorwegens macht weitere Fortschritte.

Die Kriegsmarine baut in Drontheim, Bergen und Stavanger die Sicherung der Häfen aus und verstärkt den Küstenwachdienst. Die Operationsmöglichkeit für feindliche U-Boote wird weiter eingeschränkt.

16. April

Im Raum von Narvik wird die Erzbahn bis zur schwedischen Grenze besetzt. Eine Widerstand leistende norwegische Abteilung wird zersprengt. Bei Harstad, 60 Kilometer nördlich Narvik, landet der Feind Truppen.

Im Raum von Drontheim stoßen deutsche Truppen bis zur schwedischen Grenze vor und besetzen die Bahn über Meraker.

Die Ausdehnung des von deutschen Truppen besetzten Gebiets im Raum von Oslo schreitet fort. Die Bahnverbindung Oslo—Frederikstad—Halden—Kornsjö zur schwedischen Grenze wird hergestellt. Kongsvinger wird genommen. Nördlich Hönefoß greifen deutsche Panzer erfolgreich in den Kampf ein.

17. April

Der Wehrmachtbericht meldet, daß bei der Verteidigung von Narvik der Führer der dortigen Zerstörer, Kapitän zur See und Kommodore Bonte, in heldenmütigem Kampf gegen britische Übermacht gefallen ist. Rund zwei Drittel der Besatzungen der beschädigten und nicht mehr gefechtsbereiten Zerstörer, die ihre Munition verschossen hatten, sind in die dort eingesetzten Heerestruppenteile eingegliedert worden.

Im Raum von Narvik versuchen schwache englische Kräfte im Herjangs-Fjord in Gegend Elvegardsmoen zu landen. Der Versuch wird abgewiesen.

Stavanger wird durch britische Kreuzer beschossen. Deutsche Kampfflugzeuge greifen daraufhin die britischen Seestreitkräfte an. Ein Kreuzer wird versenkt. Weitere Volltreffer schweren Kalibers werden auf leichten und schweren Kreuzern sowie einem Zerstörer erzielt.

Im Raum von Oslo machen die deutschen Truppen erhebliche Fortschritte.

18. April

Nördlich Narvik werden feindliche Seestreitkräfte und Transportdampfer, die eine Landungsaktion vorbereiten, durch Kampfflieger angegriffen und schwer getroffen.

Die deutschen Truppen um Drontheim werden verstärkt. Der besetzte Raum um Bergen und Stavanger wird nach allen Seiten erweitert.

Im Raum von Oslo dringen die deutschen Truppen in nordöstlicher und nordwestlicher Richtung vor. Der Raum südostwärts Oslo ist bis zur schwedischen Grenze besetzt und ruhig.

19. April

Eine Reihe Bergen vorgelagerter Inseln wird besetzt. Im Raum von Kristiansand werden bei Haegeland weitere norwegische Truppeneinheiten entwaffnet. Das Vordringen um Oslo hält an.

20. April

Bei Bergen und Stavanger wird der besetzte Raum erweitert und von kleineren norwegischen Abteilungen gesäubert.

Im Raum von Oslo setzen die weiter verstärkten deutschen Truppen ihr Vorgehen in allen Richtungen schnell fort. Eine Kampfgruppe steht kurz vor Aamot; eine weitere ist 50 Kilometer über Hamar nach Norden vorgestoßen. Deutsche Truppen stehen vor Gjövik.

Im Hardanger-Fjord werden einige kleinere norwegische Kriegsfahrzeuge, darunter der Minenleger ‚Tyr' versenkt.

Gegen feindliche Landungsversuche bei Namsos und Andalsnes werden mit großem Erfolg Kampffliegerverbände eingesetzt. Bei Andalsnes wird ein Kreuzer durch Bombentreffer versenkt. Ein weiterer Kreuzer zeigt nach Bombentreffern Stichflamme und setzt sich auf Strand. Ein Truppentransportschiff von 15000 Tonnen wird in Brand gesetzt. Ein weiterer Truppentransporter erhält durch Bombeneinschlag starke Schlagseite. Gelandete britische Truppeneinheiten werden wirksam mit Bomben bekämpft und erleiden starke Verluste an Personal und Material. Die Bahnhöfe von Namsos und Andalsnes werden in Brand geworfen, Vormarschstraßen und Brücken durch Bombentreffer zerstört.

21. April

Die bei Drontheim eingesetzten deutschen Truppen besetzen einige wichtige Punkte.

Die Landverbindung zwischen den besetzten Räumen von Oslo über Kristiansand bis Stavanger ist hergestellt.

Die von Oslo in nördlicher und nordwestlicher Richtung vorgehenden Truppen nehmen nach Kampf Gjövik und Lillehammer sowie den Höhenrücken Lundehaedge. Der Gegner hat starke Verluste.

Kampffliegerverbände bekämpfen erneut erfolgreich britische Landungsversuche bei Namsos und Andalsnes.

22. April

Die um Drontheim versammelten Truppen stoßen, unterstützt von leichten Seestreitkräften, bis auf 100 Kilometer in nordöstlicher Richtung vor, werfen

den dort befindlichen Feind und sperren die von Namsos nach Süden führenden Verbindungswege. In der weiteren Umgebung von Bergen und Stavanger dauert der Kampf mit versprengten norwegischen Truppenteilen an. Nördlich Oslo dringen die deutschen Truppen über Aamot und Lillehammer weiter vor. Dabei stoßen sie zum erstenmal auf englische, von Andalsnes vorgeworfene Abteilungen und zersprengen sie.

23. April

Die Enge von Steinkjer an der Nordostspitze des Drontheim-Fjordes wird genommen. Ostwärts Bergen schreitet der Angriff auf Voß vor. Die Kämpfe bei Stavanger sind abgeschlossen, zwei norwegische Regimenter werden dort entwaffnet.

Die von Oslo nach Norden und Nordwesten vorgehenden Hauptkräfte brechen, von Panzerwagen und Luftwaffe unterstützt, überall den feindlichen Widerstand und sind in flottem Vorgehen. Der bei Lillehammer geschlagene Engländer flüchtet unter Hinterlassung von Waffen und Gerät in Richtung Dombaas. Fast 200 Gefangene, darunter ein englischer Truppenstab und Kommandeur, fallen in deutsche Hand.

24. April

30 Kilometer nordöstlich Narvik entbrennen Kämpfe mit stärkeren feindlichen Kräften. Narvik wird von englischen Seestreitkräften erneut heftig beschossen.

Nördlich Drontheim werden in Gegend Steinkjer weitere wichtige Übergänge und Engen besetzt. Der Raum von Drontheim und die von dort nach der schwedischen Grenze führende Bahn sind damit gesichert.

Der schnelle Vormarsch nördlich und nordwestlich Oslo hält an. Unterstützt von der Luftwaffe brechen die deutschen Truppen jeden Versuch des Gegners, sich erneut festzusetzen, und zwingen ihn zu teilweise regellosem Rückzug.

25. April

Erneute Beschießung von Narvik. Die Gegend von Voß wird von norwegischen Abteilungen gesäubert. Nördlich und nordwestlich Oslo wird weiter Raum gewonnen.

26. April

In raschem Vordringen nach Norden durchschreiten deutsche Kräfte Tynset und Röros und sind damit nach einem Marsch von 350 Kilometern nur noch 100 Kilometer von Drontheim entfernt.

Östlich Bergen wird Voß genommen.

Die Beschießung des Hafens und der Verteidigungsanlagen in der Umgebung von Narvik durch englische Seestreitkräfte hält an. Ein norwegisches Bataillon wird nördlich Narvik durch den Gegenangriff unserer Gebirgsjäger aufgerieben.

27. April

Die Kämpfe werden allenthalben mit großem Erfolg fortgesetzt. An allen Punkten, an denen sich der Feind dem deutschen Vorgehen entgegenstellt, wird er geworfen.

Die Befriedungsaktion schreitet in ganz Norwegen ständig fort. Nach der Einnahme von Voß werfen die Reste der dort versprengten norwegischen Abteilungen die Waffen fort und flüchten in die Berge.

Im Raum von Stavanger erhöht sich die Gefangenenzahl auf 241 Offiziere, darunter englische Flieger, und 2921 Mann.

28. April

Die Operationen nehmen ihren planmäßigen Verlauf.

29. April

Die auf allen Straßen in Richtung Drontheim und Dombaas vordringenden deutschen Truppen zwingen den Feind überall zum Rückzug. Bei Otta werden Lager aller Art erbeutet. Auch die Bewegungen und Kämpfe in Richtung auf Bergen schreiten rasch vorwärts.

Das weit hinter der Front ins Gebirge abgedrängte norwegische Infanterieregiment 4 streckt in Stärke von 2500 Mann nordwestlich Lillehammer die Waffen.

30. April

Der Vormarsch geht weiter. Bei Dombaas wird noch gekämpft. Die Gefangenenzahl des Vortages bei Lillehammer erhöht sich auf 200 Offiziere und 3500 Mann. Weitere 1200 Mann ergeben sich im Gebirge bei Lommen zwischen Fagernes und dem Sogne-Fjord.

1. Mai

Die Operationen zwischen Oslo und Drontheim gehen in Verfolgungskämpfe über. Die Briten räumen überstürzt und in Auflösung das Gebiet um Andalsnes. Unübersehbare englische Vorräte fallen bei Dombaas in unsere Hand. Unsere Truppen stehen mit Anfängen 40 Kilometer südostwärts Andalsnes. Der norwegische Befehlshaber des Gebietes Mören und Romsdal

bietet die Kapitulation an und gibt seinen Truppen Befehl zur Einstellung des aussichtslosen Widerstandes.

Die von Bergen nach Osten und aus dem Raum nördlich Oslo nach Westen vorstoßenden deutschen Truppen reichen sich an der Bahnlinie Bergen—Oslo die Hand. Die Gefangenen- und Beutezahlen erhöhen sich ständig.

2. Mai

Die letzten britischen Truppen haben das Gebiet von Andalsnes geräumt. Die Stadt selbst befindet sich in deutscher Hand.

Die Demobilmachung norwegischer Truppen in Westnorwegen ist im Gange. Nur vereinzelt leisten noch versprengte norwegische Einheiten Widerstand, die ohne Kenntnis der Gesamtlage sind.

Nördlich und südwestlich Narvik schieben sich feindliche Kräfte langsam gegen die deutschen Stellungen heran. Angriffe werden durch die deutschen Sicherungen abgewiesen.

3. Mai

Im Seegebiet westlich Namsos wird ein britisches Schlachtschiff von deutschen Sturzkampffliegern angegriffen und vernichtet.

Nördlich Narvik werden Angriffsversuche durch deutsche Gefechtsvorposten abgewiesen.

Die Streitkräfte der Westmächte verlassen überstürzt Namsos. Der Befehlshaber der norwegischen Truppen im Drontheim-Abschnitt stellt in einem Tagesbefehl erbittert fest, daß die Westmächte ihre Truppen, ohne ihn zu verständigen oder zu warnen, aus Namsos zurückgezogen haben. Da die norwegischen Truppen hierdurch in Flanke und Rücken gefährdet sind, bittet der norwegische Befehlshaber um Waffenruhe.

Die Befriedung in ganz Norwegen schreitet fort. Rjukan wird kampflos übergeben. Im Raum von Andalsnes ergeben sich ein General, 127 Offiziere und 2500 Mann.

4. Mai

Starke feindliche Kräfte greifen nördlich Narvik an und werden im Zusammenwirken mit deutschen Kampffliegern abgewehrt.

Von Steinkjer aus sind die deutschen Truppen im Vormarsch nach Norden. Namsos und Grong werden genommen. Der Befehlshaber der in diesem Gebiet stehenden norwegischen Truppen kapituliert bedingungslos.

Im Gebiet von Röros und Trysil sind Säuberungsaktionen im Gange.

5. Mai

Von Grong aus treten unsere Truppen den Vormarsch nach Norden an.

In Mittel- und Südnorwegen ist die Befriedungsaktion im allgemeinen abgeschlossen. Die Bergfestung Hegra ist gefallen. Die deutschen Sicherungen stehen ostwärts Röros nahe der schwedischen Grenze.

6. Mai

Die aus dem Raum von Namsos und Grong nach Norden vorstoßenden deutschen Truppen erreichen Mosjoen.

7. Mai

Die letzten Reste des Widerstandes in Süd- und Mittelnorwegen werden beseitigt. Bei Vinje ergeben sich Teile eines norwegischen Infanterieregiments.

12. Mai

Den in Mittelnorwegen bei Mosjöen und Mo operierenden Truppen werden weitere Verstärkungen zugeführt.

Die Gruppe Narvik steht im Abwehrkampf gegen einen weit überlegenen Feind.

15. Mai

Die Gruppe Narvik schlägt erneut Angriffe mit schweren Verlusten für den Feind ab. Sie faßt ihre weit vorgeschobenen Sicherungen im Raum nördlich Narvik befehlsgemäß stärker zusammen.

16. Mai

Unsere Gebirgsjäger bei Narvik können in ihrem Abwehrkampf durch Luftangriffe auf feindliche Ausladungen und Ansammlungen entlastet werden. Es werden ihnen Verstärkungen zugeführt.

19. Mai

Die Gruppe Narvik steht, unterstützt durch die Luftwaffe, noch immer in schwerem Abwehrkampf.

21. Mai

Die Kämpfe der Gruppe Narvik gegen weit überlegenen Feind dauern an. Die von Drontheim nach Norden angreifenden Gebirgsjäger nehmen 400 Kilometer nördlich Drontheim Mo und Storforshei. Zahlreiche Norweger und Engländer werden gefangengenommen.

24. Mai

Es gelingt, zur Verstärkung der bei Narvik kämpfenden Truppen Gebirgsjägereinheiten durch Fallschirmabsprung einzusetzen.

25. Mai

Bei Narvik werden abermals Gebirgsjäger durch Fallschirmabsprung eingesetzt.

28. Mai

Der Feind landet an der Erzbahn und dringt von Norden her in Narvik ein.

Truppenausladungen bei Ankenes werden mit Bomben belegt.

29. Mai

Der Kampf um Narvik dauert mit unverminderter Stärke an. Die deutschen Truppen beziehen Bergstellungen außerhalb der Stadt und werden verstärkt.

Die von Drontheim nach Norden vorstoßenden Gebirgsjäger nehmen Fauske ostwärts Bodö.

31. Mai

Nördlich Fauske wird feindlicher Widerstand gebrochen und weiter Raum gewonnen.

Die Gruppe Narvik hält ihre Stellungen gegenüber starken feindlichen Angriffen.

1. Juni

Unsere von Drontheim nach Norden vorgegangenen Gebirgsjäger nehmen Bodö.

2. Juni

Der schwere Abwehrkampf unserer Gebirgsjäger und an Land eingesetzten Schiffsbesatzungen im Berggelände um Narvik gegen ungeheure Überlegenheit dauert an.

10. Juni

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

„Der heldenhafte Widerstand, den die Kampfgruppe des Generalleutnants Dietl seit vielen Wochen, vereinsamt unter den schwersten Bedingungen, in Narvik gegen eine überwältigende feindliche Übermacht geleistet hat, erhielt heute seine Krönung durch den vollen Sieg.

Ostmärkische Gebirgstruppen, Teile der Luftwaffe sowie der Besatzungen unserer Zerstörer haben in zwei Monate lang andauernden Kämpfen einen Beweis ruhmvollen Soldatentums für alle Zeiten gegeben.

Durch ihr Heldentum wurden die alliierten Land-, See- und Luftstreitkräfte gezwungen, die Gebiete von Narvik und Harstad zu räumen. Über Narvik selbst weht endgültig die deutsche Flagge. Die norwegischen Streitkräfte haben in der Nacht vom 9. zum 10. Juni ebenfalls ihre Feindseligkeiten eingestellt. Die Kapitulationsverhandlungen sind im Gange."

13. Juni

Nach dem siegreichen Abschluß der Kämpfe um Narvik gibt das Oberkommando der Wehrmacht über den Verlauf der militärischen Operationen in Dänemark und Norwegen zusammenfassend folgendes bekannt:

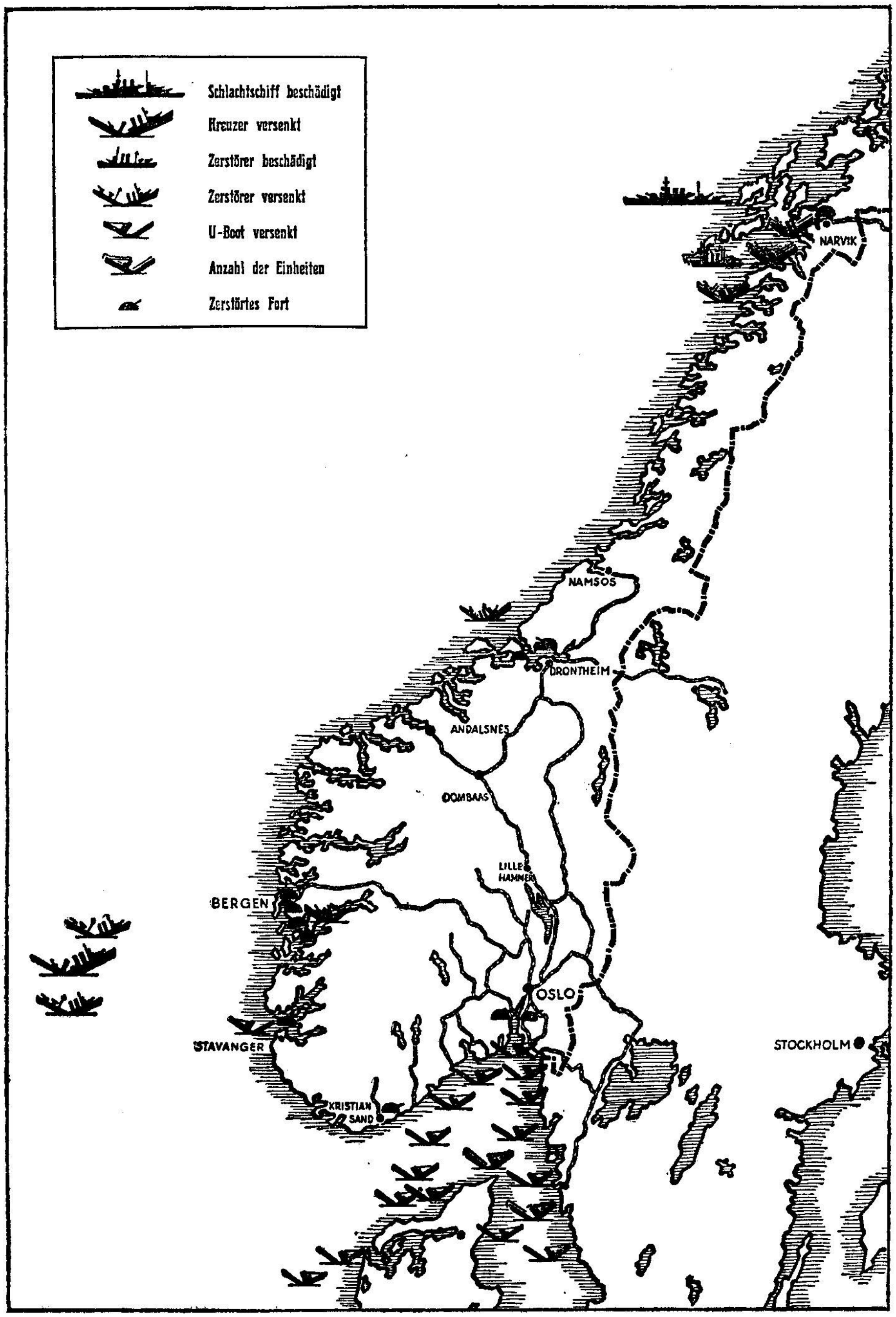
„Die Pläne der Alliierten, auf dem Wege über Skandinavien dem Krieg eine für sie günstige Wendung zu geben, waren dem Oberkommando der Wehrmacht seit langem bekannt und zwangen dazu, einen blitzschnellen Gegenschlag vorzubereiten. Teile des Heeres und der Luftwaffe sowie die gesamte Flotte wurden daher zur Vorbereitung einer einheitlichen Aktion unter persönlicher Leitung des Führers zusammengefaßt.

Nach wiederholten flagranten Verletzungen der Neutralität Norwegens durch britische Seestreitkräfte löste ein unmittelbar drohender Handstreich der englischen Flotte die Operationen am 9. April bei Morgengrauen aus. Sie begannen mit dem Einmarsch über die deutsch-dänische Grenze sowie mit der Landung in zahlreichen Häfen und Flughäfen Dänemarks und Norwegens.

Ihr Ziel war, diese beiden Länder dem Zugriff unserer Feinde als Basis für eine strategische Umfassung vom Norden her und für die wirtschaftliche Erdrosselung Deutschlands ein für allemal zu entziehen.

Die Sicherung Dänemarks ließ sich noch am 9. April infolge der verständnisvollen Haltung des Königs und seiner Regierung nach kürzeren Gefechten an der Grenze reibungslos durchführen. In Norwegen landeten am 9. April, und zwar sowohl durch Schiffe als auch in Flugzeugen — zum Teil an den englischen Seestreitkräften in nächster Nähe vorbeistoßend — deutsche Truppen.

Narvik, Drontheim, Bergen, Stavanger, Egersund, Kristiansand, Arendal und Oslo wurden besetzt. In Narvik mußte der Widerstand norwegischer Seestreitkräfte, in Drontheim, Kristiansand und vor allem Oslo die Küstenverteidigung durch die Kriegsmarine, die Luftwaffe und gelandete Stoßtrupps des Heeres niedergekämpft werden.



Erfolge der deutschen Kriegsmarine

Die Heldentaten, die dabei von deutschen Führern und ihren Einheiten sowie von einzelnen Soldaten vollbracht wurden, bleiben einer späteren Berichterstattung vorbehalten. An ihrer Spitze wird für immer der heroische Kampf und Untergang des Kreuzers ‚Blücher' stehen.

Am 21. April waren die gewonnenen Stützpunkte ausgebaut, gesichert und nach allen Seiten erweitert, der Raum um Oslo befriedet, die befestigte Zone Frederikstad—Askim in deutscher Hand, Kongsvinger genommen und die Landverbindung von Oslo über Kristiansand nach Stavanger hergestellt. Weiter nördlich befand sich die Bahn von Drontheim bis zur schwedischen Grenze und ostwärts Narvik der größte Teil der Erzbahn in deutscher Gewalt.

Nachdem es den Engländern gelungen war, die zum Schutz des Hafens von Narvik herangefahrenen Küstenbatterien zu versenken, konnte der Einbruch überlegener britischer Seestreitkräfte in den Ofoten-Fjord nicht verhindert werden.

Ihnen fielen unsere Zerstörer nach tapferem Widerstand, nachdem sie erst ihre letzte Granate verschossen und dem Gegner schwere Verluste zugefügt hatten, zum Opfer.

Die Besatzungen reihten sich dann als willkommene Verstärkung in die kleine Schar unserer Gebirgsjäger ein, die sich an der schneebedeckten felsigen Küste festkrallten und in den folgenden Wochen dem schweren Feuer feindlicher Schiffsgeschütze und allen Landungsversuchen trotzten.

Noch waren die Kämpfe mit Teilen verschiedener norwegischer Divisionen in den Hochgebirgstälern zwischen Oslo und Bergen im Gange und die notwendigen deutschen Verstärkungen zum Angriff aus dem Raum um Oslo in Richtung Drontheim erst im Anmarsch, als die Alliierten zum Gegenschlag ausholten.

Unter stärkstem Einsatz von Seestreitkräften und Handelsschiffen warfen sie in Andalsnes, Namsos und Harstad Truppen an Land. Ihre Absicht war, den erlahmenden norwegischen Widerstand neu zu beleben, Drontheim durch konzentrischen Angriff von Norden und Süden her wieder zu nehmen, die schwache deutsche Kampfgruppe im Raum von Narvik zu vernichten und, wie aus vorgefundenen englischen Befehlen einwandfrei hervorgeht, bei günstiger Gelegenheit gegen das schwedische Erzgebiet von Gällivare vorzustoßen. Dieser Versuch fand überall ein klägliches Ende.

Zunächst scheiterten unter schweren Verlusten alle Anstrengungen des Gegners, der deutschen Luftwaffe die Herrschaft über den norwegischen

Raum streitig zu machen, an der deutschen Jagd- und Flakabwehr. Dann warfen sich junge deutsche Regimenter — von der Luftwaffe hervorragend unterstützt — auf die norwegischen und englischen Kräfte, die versuchten, die Vereinigung der von Oslo nach Norden und von Drontheim nach Süden angreifenden deutschen Kampftruppen zu verhindern.

Unter schwersten Geländeverhältnissen, alle Sprengungen und Brückenzerstörungen überwindend, wurde der Feind in den Gebirgstälern von Enge zu Enge geworfen, und schon am 30. April reichten sich die in Oslo und in Drontheim gelandeten deutschen Truppen bei Stören, 50 Kilometer südlich Drontheim, die Hand.

Damit waren die britischen Operationspläne gescheitert. Fluchtartig zogen sich die Engländer auf Andalsnes zurück, um sich dort unter den verlustbringenden Angriffen der deutschen Luftwaffe, große Mengen an Material und Vorräten im Stich lassend, wieder einzuschiffen. Am 2. Mai hißten unsere Truppen in Andalsnes die deutsche Flagge.

Von Drontheim aus hatte schon am 25. April eine deutsche Abteilung mit Unterstützung leichter Seestreitkräfte die Enge von Steinkjer genommen und dort dem von Namsos ausgehenden feindlichen Vorstoß Halt geboten.

Mit den inzwischen eingetroffenen Verstärkungen wurde der Vormarsch nach Norden unverzüglich weiter fortgesetzt. Aber die in Namsos gelandeten britischen und französischen Kräfte nahmen den Kampf nicht mehr an. Unter schmählichen Umständen ließen sie die Norweger im Stich und schifften sich ein. Erst daraufhin streckten auch diese erbittert die Waffen.

Am 6. Mai wurden Grong, Namsos und Mosjöen von unseren Truppen genommen. Von dort aus bahnten sich nunmehr Gebirgstruppen im Kampf mit norwegischen und englischen Bataillonen auf außerordentlich schwierigem Gelände den Weg bis nach Fauske und Bodö, das, über 500 Kilometer von Drontheim entfernt, am 1. Juni erreicht wurde.

Damit war die nördlichste Basis gewonnen, von der aus über völlig wegeloses und hochalpines Gelände der bedrängten Gruppe Narvik auch zu Lande die notwendige Hilfe gebracht werden sollte. Diese war inzwischen von einer sechsfachen Überlegenheit von See aus in den beiden Flanken und im Rücken angegriffen worden.

Engländer, französische Alpenjäger, polnische Gebirgsschützen und starke Teile der norwegischen 6. Division versuchten die schwachen deutschen Kräfte einzukesseln und zu vernichten. Wohl mußten die Küstenstellungen — und am 28. Mai auch die Stadt Narvik — aufgegeben werden, aber in den

Bergen beiderseits des Rombakken-Fjords und an der Erzbahn konnte der Feind den Widerstand dieser stahlharten Truppe und den unbeugsamen Willen ihres vorbildlichen Führers nicht brechen.

So hielt sie stand, einzig und allein durch die Luftwaffe unterstützt, mit allem Notwendigen nur spärlich versorgt und durch abgesetzte Gebirgs- und Fallschirmjäger ergänzt und verstärkt, immer wieder durch Gegenangriffe sich Luft schaffend, bis die deutschen Kampfverbände von ihren weit nach Norden vorgeschobenen Flugplätzen aus die Verluste der feindlichen Kriegs- und Handelsschiffe bis ins Unerträgliche steigerten. Da erst gab der Feind auch dieses letzte Stück norwegischen Bodens auf.

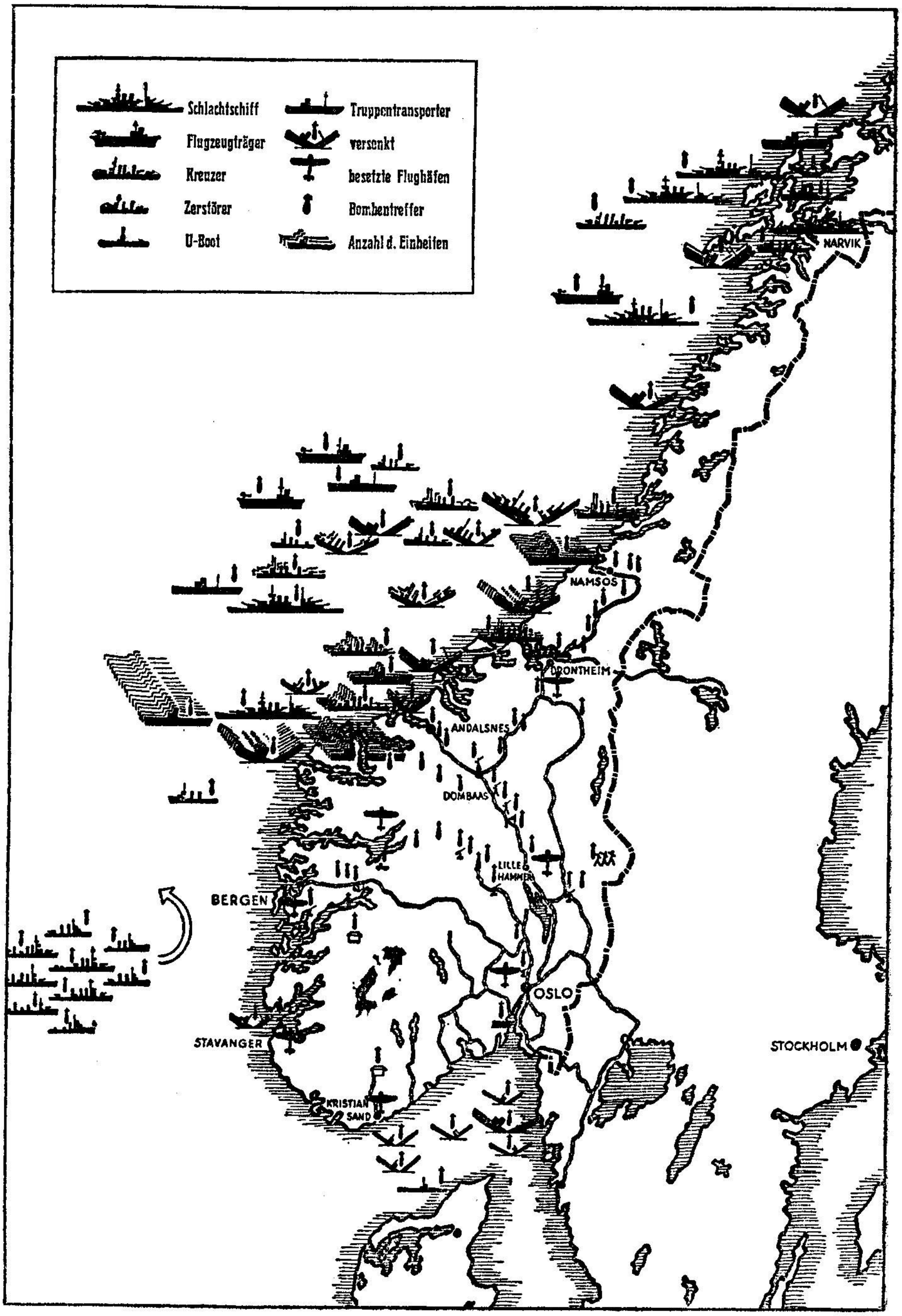
In seinen Rückmarsch stießen am 8. Juni deutsche Seestreitkräfte und vernichteten den Flugzeugträger ‚Glorious' mit seinen beiden Begleitzerstörern und Transport- und Handelsschiffe mit einem Tonnengehalt von fast 30000 BRT. Zu Lande wurden Narvik und Elvegardsmoen wieder besetzt und am 10. Juni die Kapitulationsverhandlungen zwischen dem deutschen Oberkommando in Norwegen und dem norwegischen Oberkommando unterzeichnet. Die gesamten noch vorhandenen norwegischen Streitkräfte legten die Waffen nieder. Der Feldzug in Norwegen ist seitdem zu Ende.

Sein besonderes Gepräge erhält er als eine Wehrmachtsoperation, die in bisher unbekanntem Ausmaße Teile des Heeres und der Luftwaffe mit der Kriegsmarine unter einheitlicher Führung zum taktischen Einsatz brachte.

Die Kriegsmarine hat eine bisher unmöglich erscheinende Aufgabe gelöst. Sie hat unter verwegenem Einsatz von Schiffen und Besatzungen, weit entfernt von den eigenen Stützpunkten und fast unter den Augen der stark überlegenen britischen Flotte, eine Landungsoperation in den durch zahlreiche schwere Küstenbatterien geschützten Häfen teils erzwungen, teils überraschend durchgeführt.

Sie hat in einer gewaltigen Transportleistung von rund 2,3 Millionen BRT. die Masse der deutschen Seestreitkräfte und ihres Nachschubs in ununterbrochenem, dichtem Seeverkehr nach Norwegen übergeführt. Das geschah trotz andauernder Flankenbedrohung durch die weit überlegene britische Flotte und des Einsatzes zahlreicher feindlicher Unterseeboote.

An dem Gelingen dieses Massentransportes waren, gestützt auf die größeren Einheiten, besonders unsere Torpedo-, Minensuch- und Minenräumboote, Unterseebootjäger und Schnellboote, Geleitfahrzeuge und Vorpostenboote in Tag- und Nachtdienst und im engen Zusammenwirken mit Küstenfliegerverbänden beteiligt.



Erfolge der deutschen Luftwaffe

Der Erfolg ist um so höher zu bewerten, als die zum Teil der englischen Küste gegenüberliegenden Zielhäfen dem Gegner bekannt waren und die engen Gewässer des Kattegatts und des Skagerraks passiert werden mußten. Handelsschiffsbesatzungen haben in wochenlangen Fahrten mit der gleichen freudigen Opferbereitschaft wie die Soldaten der Kriegsmarine ihre Pflicht erfüllt.

Bei Drontheim und Bergen beteiligten sich leichte Seestreitkräfte an verschiedenen Stellen, besonders aber bei Narvik an Land gesetzte Marineabteilungen in hervorragender Waffenbrüderschaft an den Operationen und Kämpfen des Heeres. Die Küste in ihrer weiten Ausdehnung wurde durch übernommene und neu zugefügte Batterien gesichert.

Die deutsche Kriegsmarine fügte den britischen und französischen Flotten folgende Verluste bei:

1 Flugzeugträger
1 Kreuzer
10 Zerstörer
1 Unterseebootjäger
19 Unterseeboote, zusammen rund 65000 Tonnen
ferner
1 Transportschiff und 1 Tanker mit insgesamt 29100 BRT.
Weiter wurden
11 norwegische Kriegsschiffe vernichtet,
2 Küstenpanzerschiffe
3 Zerstörer
7 Minenleger
2 Minensuchboote
14 Torpedoboote und einige Unterseeboote sowie viele kleinere Fahrzeuge sichergestellt.

Die Luftwaffe erwies sich in Norwegen als der ausschlaggebende Faktor für das Gelingen der Operation. Sie hat die Hauptlast des Kampfes gegen die unserer Kriegsmarine zahlenmäßig weit überlegene feindliche Flotte getragen, und sie allein vermochte bis zum 10. Juni der vereinsamt ohne jede Land- und Seeverbindung kämpfenden Gruppe Narvik Nachschub, Verstärkung und Entlastung zu bringen.

Sie hat den für die zukünftige Entwicklung entscheidenden Beweis erbracht, daß keine noch so starke Flotte im nahen Wirkungsbereich einer

überlegenen feindlichen Luftwaffe auf die Dauer operieren kann. So ist es der deutschen Luftwaffe gelungen, die in der Nähe der norwegischen Küste nach unserer Landung auf- und abstehenden feindlichen Seestreitkräfte zu vertreiben.

Den feindlichen Schiffsbewegungen, sei es zur Landung bei Namsos oder Andalsnes oder beim Abtransport von dort, fügte sie ungeheure Verluste bei. Ihr stolzester Erfolg war dabei die Vernichtung eines englischen Schlachtschiffes am 3. Mai im Seegebiet von Namsos.

Die rasche Besitznahme von Oslo und Stavanger schon am 9. April war nur durch den Einsatz von Fallschirmjägern und Luftlandetruppen möglich. Kampf- und Sturzkampfflieger erschütterten die Besatzungen der feindlichen Küstenbatterien im Oslo-Fjord und in Kristiansand und beschleunigten deren Übergabe.

Wie immer griff die Luftwaffe auch in die Erdkämpfe wirksam ein, so zwischen Oslo und Bergen, und vor allem zwischen Oslo und Drontheim, unterbrach die rückwärtigen Verbindungen und störte den Nachschub. Bevor die Landverbindung zwischen Oslo und Drontheim hergestellt war, hat sie viele tausend Mann an Verstärkungen nach Drontheim übergeführt. Sie hat mit ihren Jägern und Zerstörern vom ersten Tage an den Luftraum beherrscht und ist vor keinen noch so großen Schwierigkeiten bei der Neuanlage von Flugplätzen zurückgeschreckt.

Daß der heldenmütige Widerstand der Gruppe Narvik mit einem vollen Sieg endete, ist neben den großen Erfolgen auf dem westlichen Kriegsschauplatz dem Einsatz der Luftwaffe zu danken. Der Erfolg ihrer Kampfhandlungen spiegelt sich auch in den Verlusten des Gegners wider. Es wurden vernichtet:

87 feindliche Flugzeuge, ohne die auf den britischen Flugzeugträgern befindlichen, die am 25. Mai im Ofoten-Fjord und am 8. Juni im Nordmeer versenkt wurden

28 Kriegs- und Hilfskriegsschiffe mit etwa 90000 Tonnen

71 Handelsschiffe mit etwa 280000 Tonnen.

Außerdem wurden

80 Kriegs- und Hilfskriegsschiffe sowie 39 Handelsschiffe durch Bombentreffer beschädigt.

Die Divisionen des Heeres haben, abgesehen von den französischen und englischen Kräften, sechs norwegische Divisionen zerschlagen, gefangen-

genommen, zur Kapitulation gezwungen oder über die schwedische Grenze geworfen.

Die eigenen Verluste der Wehrmacht betragen an Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften:

gefallen: 1317
verwundet: 1604
auf Seetransport oder sonst vermißt: 2375.

Die Kriegsmarine hat

3 Kreuzer
10 Zerstörer
1 Torpedoboot
6 Unterseeboote und etwa
15 kleinere Kriegs- und Hilfsfahrzeuge verloren.

Die Luftwaffe büßte

90 Flugzeuge beim Einsatz gegen den Feind und durch Notlandung in See ein
27 Flugzeuge wurden durch Notlandung über Land und durch feindliche Einwirkung am Boden beschädigt.

Der Feldzug in Norwegen hat die englische Blockadefront zerbrochen. Großdeutschland ist im Besitz der strategisch wichtigen Flankenstellung gegenüber Englands Ostküste."

Erlebnisberichte

Eingeschifft – Ziel unbekannt

Bald rollen wir ab. „Jawohl. Und wohin?" „Das steht alles in dem Befehl, den Sie dem Kommandanten Ihres Schiffes übergeben." Geduld also. Man gibt seine Anweisungen an den Einsatztrupp, packt seine Siebensachen, den kleinen Seesack, nicht zuviel, alles Nötige. Und man kombiniert: was kann das geben?

In einem kleinen Ostseehafen liegt ein graues Schiff. Nichts an dem Schiff deutet auf Besonderes hin. Am Fallreep steht ein Posten, einige Männer arbeiten auf dem Sonnendeck, sonst nichts Auffälliges oder Außergewöhnliches. „Sie wollen bei uns einsteigen?" — „Jawohl!" — „Wissen Sie denn, was Sie an Bord sollen?" „Das steht im Befehl." „So, hm, also lassen Sie sich Kammern anweisen."

Da rollen LKW's heran. Soldaten in Grau springen herab. Der Führer der Gruppe meldet sich beim Kommandanten. Einsteigebefehl, weiter weiß er nichts. Minuten später: ein Trupp Marine in Blau. Führer ein Leutnant. Befehl: Einschiffen. Weiter weiß er von nichts. Niemand darf von Bord. Der Kommandant verbietet jegliche Kombinationen. Es solle ein Film für den Nachwuchs in der Kriegsmarine gedreht werden, auch die Segelschulschiffe der Kriegsmarine seien in Kürze zu erwarten. Wir ziehen lange Gesichter. Ein Film? Bloße Propaganda? Und wir hatten doch gedacht: jetzt gibt es was!

In der Offiziersmesse erscheint ein Major der Luftwaffe. Einsteigebefehl. „Wissen Sie was?" Nein, auch er weiß nichts. Kombinieren verboten. Da plötzlich das typische Geräusch einer marschierenden Truppe. Kompanien! Alle haben den Einschiffungsbefehl. Ziel unbekannt! Unter die blauen Offiziersuniformen in der Messe mischen sich graue. Hände recken sich zum Gruß. Namen klingen. Ruhig liegt das Schiff an dem dunklen Pier. Aber viele Hände schaffen geheimnisvolle Kisten an Bord, Räder, Krafträder, Waffen, Proviant, Munition. Stunden um Stunden geht dies Verladen seinen Gang, rollen LKW's, hasten Offiziere und Ordonnanzen, klingen gedämpfte Befehle, klappern Waffen, Schanzzeug, Munitionskisten, rumpeln

die Stellinge unter genagelten Sohlen ... Die Stadt schläft. Langsam füllen sich die Decks. Soweit möglich, werden Hängematten ausgegeben, und die Seeleute haben ihren Spaß, wenn die „Landser" mit dieser ungewohnten Schlafgelegenheit nicht so gleich klarkommen. „Nei kommscht leicht", lacht einer, „awwer naus noch viel leichter."

Endlich gibt der Kommandant bekannt, daß es nordwärts gehe, zur Besetzung eines Hafens. Donnerwetter! Der Film wird wirklich interessant! Welcher Hafen denn? — Eingeschifft — Ziel unbekannt. Wieder holt der Spill den Schlickhaken (Anker) aus dem Grund, mit plötzlichem Schüttern springen die Dieselmotoren an, das Schiff nimmt Fahrt auf. „Was sind Sie denn?" fragt man einen Feldwebel, der in der Offiziersmesse am gleichen Tisch sitzt. „Dolmetscher." Welche Sprachen? „Russisch, Chinesisch." Aha, der darf auch nischt sagen. — Mit hoher Fahrt pflügt das Schiff dahin. Der Kommandeur der „Landser" hält eine lange Offiziersbesprechung ab. Klein, beweglich und sichtlich energiegeladen entwickelt er die Lage, so klar, daß es ein Genuß ist, ihm zuzuhören. Und dann kommt der große Augenblick, die Bekanntgabe des Zieles: Wir haben die Aufgabe, Kopenhagen zu besetzen. „Gleichzeitig finden andere Aktionen an anderer Stelle statt." Morgen früh haben wir in Kopenhagen einzulaufen, die Zitadelle und die Stadt zu besetzen.

Die Fahrt vergeht mit unablässigem Zickzackfahren in verschiedenen Fahrtstufen. Es könnte ja sein, daß doch ein feindliches U-Boot in die Ostsee eingedrungen ist und seine „Aale" auf uns losmachen möchte. Dem ist nur auf diese Weise zu begegnen. Dänische Torpedoboote patrouillieren die Kanten der dänischen Hoheitsgewässer ab, folgen dem grauen Schiff zuweilen ein Stück Weges und kehren dann wieder auf ihre Position zurück. Haben die etwas gemerkt? Hoffentlich nicht, wäre höchst unangenehm! Alle Seitenöffnungen der unteren Decks sind verhängt. Dick liegt die Luft in den Gängen, Kammern und Messen. Und dabei ist oben völlig glatte See! Mit Schaudern denkt man an die Möglichkeit, solche Fahrt bei Seegang machen zu sollen, das ganze Schiff voll Binnenlandsoldaten. Keine Möglichkeit, sie an Deck zu lassen oder ihnen frische Luft zuzuführen. Schon jetzt ist es ein Kunststück, die Decks zu passieren. In vorbildlicher Geduld liegen die „Landser" eingepackt wie die Sprotten in der Kiste, Mann gegen Mann, teils in Hängematten, teils auf dem Mantel, den Tornister unterm Kopf, die Waffen neben sich. Nordwärts zieht das graue Schiff, dem Schicksal entgegen. Man schläft nicht, die Spannung läßt nicht einmal Müdigkeit

aufkommen. An Backbord ist die Küste in Sicht, die Leuchttürme deutlich erkennbar. Nun bleibt als schwerste Aufgabe die Einfahrt nach Kopenhagen, die durch Minenfelder stark geschützt und für uns möglicherweise im letzten Augenblick verderblich ist. Völlig abgeblendet ziehen wir dahin. Die seemännische Besatzung hält sich am Oberdeck auf, Kommandant und Navigationsoffizier weichen nicht von der Brücke. Schafpelze werden an Ausguck und Geschützbedienungen verteilt. Es ist bitterkalt und die Zickzackkurse zwingen einen, unablässig nach neuen Windschutzplätzen zu suchen. Es geht auf Mitternacht, es geht auf den frühen Morgen. Helsingör, Helsingborg wandern achteraus, Lichterketten, Perlenschnüre an dunklen Küsten. Plötzlich ein Stoß im Schiff, der sich durch den mächtigen Rumpf fortpflanzt: Eis! Stumpfweiß schwimmen mächtige Eisinseln auf dem schwarzen Wasser. Ab und zu stoppen die Maschinen, damit die Schrauben keine Beschädigung erleiden, dann wieder gehen sie an, schwarze Rauchballen in die Nacht sendend. Es geht auf drei, auf vier Uhr. Man hockt an Deck und friert und wartet, und unten — schwitzen die „Landser"!

Drüben leuchten schon die unzähligen Lichter der schlafenden Stadt, als plötzlich im Dunkel Schiffsrümpfe sichtbar werden. Deutsche Vorpostenboote. Ein kurzes Gespräch von Brücke zu Brücke. Nein, einen Eisbrecher hat man nicht gesehen. Nach wenigen Minuten taucht, ebenso plötzlich wie die Vorpostenboote, der gesuchte Eisbrecher im Dunkeln auf. „Fahren Sie voraus!" befiehlt unser Kommandant und gibt damit einen Befehl, der ihm sehr schwer gefallen sein muß, denn nun hat der Eisbrecher uns den Weg durch das Minenfeld zu bahnen und muß, als das weit weniger wertvolle Schiff, dessen Besatzung nur einen Bruchteil der unseren beträgt, das Risiko eines Minentreffers für uns auf sich nehmen. Langsam schiebt das kleine, stämmige Schiff voraus und läuft an; wir folgen. Unerträgliche Spannung. Fieberhaftes und doch genauestes Peilen auf unserer Brücke. Schon hebt ganz langsam der kalte Morgen an. Unten stehen die „Landser", aussteigebereit geordnet. Das erste Fort hebt sich aus der Nacht. Mit voller Fahrt bringen wir uns aus dem Schußwinkel seiner schwersten Geschütze. Noch ein Fort. Wir sind mitten in der Sperre. Jeden Augenblick kann sich unser Geschick erfüllen, können wir in einer Explosion unser Ende finden. Nichts geschieht. Fahrtstufen wechseln, bald schneller, bald langsamer. Schon liegt die Einfahrt handgreiflich nahe vor uns. Kaum auf Schiffslänge ab lassen wir den Molenkopf am Backbord. Immer noch völlige Ruhe in Stadt und Hafen. Drüben auf den Werften große Schiffsrümpfe, im Hafen Dampfer, Segler,

Motorschiffe aus Estland, Finnland, Norwegen, Dänemark und unserer Heimat. Mit kleiner Fahrt geht unser Schiff an der Linie entlang. Suchend schauen wir nach einem geeigneten Landeplatz aus, und wirklich, da ist eine Lücke, gerade lang genug, uns zwischen zwei Frachtern an den Pier zu bringen. Schon steht das Leinenkommando des Eisbrechers bereit, nimmt unsere Leinen wahr, macht fest. Die Pforten an Steuerbordseite fallen. Stellinge werden hinübergeschoben, und dann quillt es schnell und seltsam leise aus dem Schiffsleib ans Ufer. Graue Soldaten, Räder, Krads, die Nachrichtenmänner mit ihren Geräten. All das geht blitzschnell, formiert sich wie am Schnürchen, nimmt Aufstellung und — legt sich hin. Fahl steigt der Tag, immer noch herrscht völlige Stille im Hafen. Nirgends Leben auf den Schiffen. Ein Trupp enteilt, eine nahegelegene Polizeiwache stillzulegen. Schon jagen die Radler der Pioniere los, ihre Stellungen einzunehmen. Immer noch völlige Stille in der Stadt. Plötzlich ein immer mehr anschwellendes Brausen: Flugzeugmotoren! Schnelle Zerstörer zuerst, dann die Wucht der Bomber! Flugzettel flattern aus einer Maschine.

Ein Feldwebel ist mit einigen Männern der erste am Kastell. Er hat es deutlich gesehen, eben war das große Holztor, das in das Kastell führt, noch geöffnet — jetzt ist es verschlossen. Ganz allein springt er aus seiner Deckung an das Tor und schlägt mit der Faust dagegen. Nichts rührt sich. Das Tor bleibt verschlossen. Der Befehl ist eindeutig, Widerstand muß gebrochen, das Tor mit Gewalt geöffnet werden. Ein Feldwebel läuft voraus, immer rufend: „Vi kommer som Venner (Wir kommen als Freunde)." Immer größere Einheiten deutscher Soldaten dringen durch das Tor ein. Was nun folgt, verläuft planmäßig, so wie es der Major seinen Leuten befohlen hat. Noch hat die dänische Regierung keinen Befehl an ihre Soldaten durchgegeben. Morgens um 6.10 Uhr am 9. April geht am Mast der Kopenhagener Zitadelle die deutsche Kriegsflagge empor. Die Festung ist in unserer Hand.

In der Stadt sind indessen die Sicherungstrupps weit in das Innere eingedrungen. Alle wichtigen Gebäude sind bereits in deutscher Hand. Ein Gefreiter ist mit seiner Gruppe in Richtung auf Amalienborg, das Königsschloß, vorgegangen und sichert die Straße gegen eventuelle Überraschungen. Da löst sich aus der Gruppe der Dänen ein Offizier. Er kommt im Auftrage des Königs und gibt dem deutschen Heer den Befehl des dänischen Königs an seine Soldaten, nicht zu schießen, bekannt. Die friedliche Besetzung Kopenhagens wird durchgeführt. Angesichts deutscher Soldaten zieht vor Amalienborg die dänische Leibwache auf ...

Mit einem Kampfgeschwader über Norwegen

Unsere Kampfgruppe war schon in voller Bereitschaft, als das einleitende Wort des Freiherrn vom Stein in der Frühe des geschichtlichen 9. April 1940 über den Deutschlandsender und alle angeschlossenen Sender uns erreichte. „Tue, was du sollst, komme, was da wolle!“ Stunden zuvor stand das Karree der Staffeln auf dem Rollfeld. Hinter den in drei Gliedern angetretenen Fliegern wartete die lange Reihe der mit Bomben beladenen He III, ihrer in unzähligen Feindflügen bewährten und erprobten Sturmgesellen. Die Staffeln werden gemeldet. Der Gruppenkommandeur sagt uns in knappen Sätzen: „Unser Geschwader-Kommodore läßt euch sagen, er erwarte von euch, daß ihr weiterhin wie bisher eure Pflicht tut. Die Gelegenheit dazu ist da.“

Noch in stockdunkler Nachtstunde beginnt die Bereitschaft. Vom Kommandeur bis zum jüngsten Flieger kennt jeder die Größe der Stunde und des Tages. Jeder dieser Männer ist sich bewußt, was der kühne und weitsichtige Entschluß des Führers und seiner Wehrmacht bedeutet. Nun wird die Besetzung der wichtigsten Stützpunkte in Norwegen Englands drohenden Flankenstoß zunichte machen. Das ist die feste Gewißheit dieser Flieger, deren Arbeit und Kampf seit Monaten immer wieder nur dem einen Ziel gilt: England!

Als die ersten Meldungen von dem Einmarsch und der Landung deutscher Truppen in Dänemark und Norwegen durch den Äther kommen, sind unsere ersten Ketten bereits seit Stunden mit Nordwestkurs in der Luft. Vor der norwegischen Südküste und im Skagerrak fliegen sie über die Einheiten unserer Marine. In den Mittagsstunden startet der Kommandeur mit seiner Führungskette und weiteren Staffeln.

Aufklärer haben britische Flotteneinheiten in der nördlichen Nordsee mit Kurs auf die norwegische Westküste gemeldet. Zuerst geht unser Anflug durch dichte Nebelbänke. In der Mitte des Ausgangs des Skagerrak schweben die Kameraden über uferlosen Wolkenschichten in strahlender Höhe. Ein einziges Schneemassiv scheint uns vom Meer zu trennen. In der Höhe des Hardanger-Fjords reißt die Wolkendecke auf. Nicht alle Ketten

können den Gegner fassen. Bis weit in den Norden, über die Breite der Shetlands jagen unsere Kampfflugzeuge mit ihren Waffen.

In den späten Abendstunden ist der Erfolg klar. Vier Schlachtschiffe und eine Reihe von Kreuzern bezahlen ihren Störungsversuch gegen den deutschen Zugriff auf Norwegens Hauptstützpunkte mit Treffern. Fortgesetzt begegnen wir über der Nordsee und später über Norwegen Kameraden unserer Einheiten der deutschen Luftwaffe.

Kämpfend und aufklärend beherrscht sie allein den Luftraum der einstigen britischen Domäne Nordsee.

Bilder von unbeschreiblicher Schönheit und Erhabenheit bieten die Flüge über die Schären und Fjorde dieser majestätischen nordischen Landschaft. Uns ist es, als liege über den schneebedeckten Höhen die Größe und der Ernst dieses Tages. Gewaltige wandernde Wolkengebirge türmen sich über den Graten und Gipfeln. Hoch schäumt der weiße Gischt der Brandung über die ungezählten kahlen Felseninseln. Im zeitlosen Wechsel des Kommens und Gehens taucht er in die grüne See zurück. Die Fjorde und Falten der Jahrtausende auf diesen sturmgewohnten Inseln liegen dem Flieger zu Füßen wie Runen der Ewigkeit. Behäbig hinter dem Schutz seiner vorgelagerten Felseninseln und an den sanften Ausläufern des mächtigen Massivs des Hardanger-Fjords breitet sich Bergen.

Häfen und Fjorde überfliegen wir im Tiefflug. Wir sehen zahlreiche Handelsschiffe. Auf Straßen und Plätzen schauen die Menschen den Kampfflugzeugen mit den schwarzweißen Hoheitszeichen nach. Auf diesem Flug über Norwegen begegnen wir Kette auf Kette, Staffel auf Staffel in der Luft und auf der Erde: Kampfflugzeugen, Stukas, Jägern und Aufklärern. Im Hafen einer Sturzkampfgruppe, den bewährten und tatenfrohen Kameraden aus dem Polenfeldzug, landen wir. Wie Schwärme wehrhafter Raubvögel liegen die gefürchteten grauen Gesellen mit ihren charakteristischen Stummel-Fahrgestellen startbereit im Horst. Von allen Seiten ist der Platz durch Flak und Maschinengewehrnester gesichert. Hell leuchtet darüber die wehende deutsche Kriegsflagge. Sie bietet die Gewähr für die Einlösung der Worte unseres Obersten Befehlshabers:

„England wird dieses Land nicht zum Spielball des Krieges gegen das Reich machen!"

Unsere Kriegsmarine landet Truppen im Oslo-Fjord

I

In einem Ostseehafen der deutschen Kriegsmarine sind im Laufe eines Apriltages zwei Kriegsschiffe eingelaufen und haben am Pier festgemacht. Die Besatzungen machen ihren üblichen Dienst. Sie alle ahnen wohl, daß sie am Vorabend wichtiger Ereignisse stehen. Dafür spricht schon die Tatsache, daß jeder Verkehr mit dem Lande unterbleibt.

Etwas, aber auch nur ein wenig wird das Geheimnis gelüftet, als im Verlaufe des Spätnachmittags der Allemann-Pfiff ertönt und der I. Offizier des Kreuzers der auf der Schanze angetretenen Besatzung kurz mitteilt, im Verlaufe des Abends werde gemeinsam mit Truppen des Landheeres eine Verladeübung durchgeführt.

Wenige Stunden später. Es ist inzwischen stockfinster geworden. Nur ein kleiner Teil der Brücke, die den Kreuzer mit dem Pier verbindet, liegt im magischen Schein eines blauen Lichts. Auf dem Schiff selbst sind inzwischen alle Vorbereitungen für die Übernahme der Truppen verschiedenster Waffengattungen getroffen worden.

Plötzlich ist, wie aus der Erde gestampft, die erste Abteilung der einzuschiffenden Truppen auf dem Pier aufmarschiert. Kurz darauf kommen im Gänsemarsch die ersten Soldaten des Landheeres über die Brücke an Bord. In mustergültiger Ordnung vollzieht sich die Einschiffung. Es ist für jeden, der der Übernahme dieser Truppen beiwohnen kann, ein unvergeßliches Bild, wie sich, am Ende der Brücke angelangt, Feldgrauer um Feldgrauer aus der Dunkelheit herausschält, schwer beladen mit mancherlei Ausrüstungsstücken.

In den frühen Morgenstunden legen die Schiffe ab.

Der Kommandant läßt die Besatzung auf dem Achterdeck antreten. In kurzen, kernigen Worten gibt er nunmehr bekannt, daß der Führer den dauernden Verletzungen der Neutralität von Dänemark und Norwegen durch die Westmächte, die zuletzt ihre Krönung gefunden hatten durch das Legen englischer Minensperren in norwegischen Hoheitsgewässern, nicht länger tatenlos zuzusehen gewillt sei. Deutschlands Wehrmacht werde

vielmehr jetzt den bewaffneten Schutz der dänischen und norwegischen Neutralität übernehmen. Er erwarte, so schloß der Kommandant, daß jeder Mann der Besatzung bei diesem Unternehmen, bei dem mit starker Einwirkung feindlicher Flugzeuge, U-Boote und Seestreitkräfte zu rechnen sei, bis zum Letzten seine Pflicht tun werde.

In stetiger Fahrt durchfurchen die Kreuzer die Ostsee. Sie wie auch der Langeland-Belt werden ohne jede Feindberührung passiert. Doch es ist nur eine Ruhe vor dem Sturm. Denn mit der Einfahrt in den Großen Belt, nach dem noch das Kattegatt und Skagerrak zu passieren sind, ist in verstärktem Maße mit feindlicher U-Bootgefahr zu rechnen. Plötzlich wird U-Bootalarm gegeben. Sofort gehen die Maschinen auf „Äußerste Kraft voraus". Die Bedienungsmannschaften der Geschütze, Maschinenwaffen und Torpedorohre eilen auf ihre Stationen, angestrengt spähen unzählige Augenpaare nach dem Feind. Der Verband selbst ist nun weit auseinandergezogen, und jedes Schiff versteht es durch geschicktes Manövrieren, dem Feinde das Anbringen eines Torpedos unmöglich zu machen. Nach etwa zehn Minuten kann der U-Bootalarm aufgehoben werden. Die einzelnen Schiffe des Verbandes nehmen ihre alte Marschformation wieder ein.

Mehrere Male muß bis zum Eintritt der Dunkelheit noch U-Bootalarm gegeben werden. Einmal speien die Geschütze eines Kreuzers Tod und Verderben auf das feindliche U-Boot.

Die Stunde der Entscheidung naht. Die verschiedenen Landungskorps, denen nach genau festgelegtem Plan die Überrumpelung und Unschädlichmachung der norwegischen Forts und Batterien Rauöy, Bolärne, Horten, Nord- und Süd-Kaholm sowie Haöy und Dröbak oder die Besetzung der norwegischen Unterseebootsschule in Krim zugewiesen ist, sind am Oberdeck zur Ausbootung angetreten. Fast geräuschlos vollzieht sich trotz stärkster Dunkelheit die Ausbootung der ersten Abteilungen.

Der Verband ist in den Oslo-Fjord eingelaufen. Inzwischen ist es etwas heller geworden. Von der äußersten Küstenbatterie fallen einige Warnungsschüsse. Scheinwerferbatterien blitzen auf und folgen mit ihrem Strahlenkegel dem Lauf unserer Schiffe. Sonst aber bleibt alles ruhig.

Da, plötzlich ändert sich das so friedliche Bild. Ein wahrer Feuerorkan ergießt sich über die deutschen Kriegsschiffe. Vor allem sind es die Forts Süd-Kaholm und Dröbak auf beiden Seiten der Einfahrt in die Dröbak-Enge, die mit ihren 28 cm-Batterien unsere Kreuzer unter Feuer nehmen. Durch konzentrisches Feuer gelingt es, zwei Batterien niederzukämpfen,

aus denen nach einigen gut gezielten Schüssen unserer Kreuzer helle Flammen emporschlagen.

Eine kurze Feuerpause ist eingetreten. Dann bricht noch einmal die Hölle los. Wieder entspinnt sich ein heftiger Feuerkampf zwischen den deutschen Kriegsschiffen und den norwegischen Batterien, in dessen Verlauf ein norwegisches Vorpostenboot von einem Torpedoboot in Brand geschossen und seine Besatzung gefangen wird.

‚Blücher' hat sich trotz schwerster Beschädigung die Durchfahrt durch die Dröbak-Enge erzwungen. Kaum aber hat sie die Insel Nord-Kaholm passiert, als sie auf eine norwegische Sperre läuft. In der Frühe sinkt der stolze deutsche Kreuzer in die Fluten des Oslo-Fjords. Dem größten Teil der tapferen Besatzung wie den Angehörigen des Landungskorps gelingt es jedoch, sich schwimmend auf drei kleinere Inseln des Oslo-Fjords oder auf das Festland zu retten.

Im weiteren Verlauf des Tages nimmt ein Kreuzer erneut das Fort Kaholm unter Feuer und kämpft es nieder. Inzwischen ist die Meldung eingegangen, daß es einem deutschen Landungskorps gelungen ist, das Fort Horten in deutsche Hand zu bringen. Auch der Angriff eines Flugzeuges, das trotz Tarnung mit deutschem Hoheitszeichen als feindliches Modell erkannt wird, kann erfolgreich abgewehrt werden.

Während der weiteren Fahrt, bei der kein Widerstand mehr geleistet wird, werden noch einzelne Stoßtrupps an Land gesetzt, deren Sicherung die beiden Kreuzer übernehmen. Die beiden norwegischen Minensuchboote ‚Orkla' und ‚B 4' werden unbrauchbar gemacht. Als die deutschen Kriegsschiffe dann im Laufe des Mittwochvormittag in Oslo, das inzwischen schon von deutschen Truppen fast widerstandslos besetzt ist, eintreffen, hat jeder Mann die stolze Überzeugung, daß Süd-Norwegen fest in unserer Hand ist, und daß ein jeder Soldat auf den deutschen Kriegsschiffen bis zum Letzten seinen Mann gestanden hat.

Die Landungskorps der beiden Kreuzer werden an Land gesetzt, um nach Niederkämpfung jeden feindlichen Widerstandes in Oslo einzuziehen. Auf dem Gemeindeplatz des kleinen Fjord-Ortes, der noch schneebedeckt ist, herrscht den ganzen Dienstag über ein Leben und Treiben, wie es dieses verträumte und stille Städtchen wohl noch nie gesehen hat. Fortgesetzt bringen die Boote neue Truppenabteilungen an Land, die kurze Zeit auf dem Platze Aufstellung nehmen, um alsdann in Richtung Oslo aufzubrechen. Gewaltige Mengen von Munition und Waffen verschiedenster Art, Lebens-

mittel u. a. m. werden auf Lastkraftwagen verladen. Sofort nach der Landung sind auch in norwegischer Sprache verfaßte Plakate der Befehlshaber der deutschen Landungstruppen in Norwegen an den verschiedensten Stellen angeklebt, sind die Handzettel an die Bevölkerung verteilt worden. Aus ihnen kann die norwegische Bevölkerung, die sich durchweg zwar reserviert, aber nicht feindselig verhält, ersehen, daß Deutschlands Wehrmacht den Schutz der norwegischen Neutralität gegen englische und französische Willkür übernommen hat, um zu verhindern, daß der Norden Europas zum Kriegsschauplatz wird.

Zu einer Kampfhandlung kommt es jedoch nicht mehr, da die Nachricht eintrifft, daß die Batterien bereits durch einen Kreuzer niedergekämpft sind.

II

Die Nacht bricht herein. Von fern her sehen wir die Feuer, die den Schiffen die Einfahrt in den verkehrsreichen Oslo-Fjord anzeigen. Seit einer Stunde kreuzen acht kleine wendige Fahrzeuge unserer Kriegsmarine vor dem Fjord. Es ist eine Flottille, die schon im Polenkrieg gezeigt hat, wie einsatz- und leistungsfähig diese kleinen Einheiten sind. Auf fast allen Booten fahren noch die gleichen Männer wie damals, als Gotenhafen, Oxhöft und Hela fielen.

In einer Besprechung auf See hat der Flottillenchef kurz Sinn und Aufgabe der vor uns liegenden Unternehmung umrissen. Seitdem weiß ein jeder, um was es geht: Englands Kriegsausweitungsplänen muß ein Riegel vorgeschoben werden. Da weite militärische Kreise Norwegens englandfreundlich sind, ist bei diesem Unternehmen zunächst mit Widerstand zu rechnen, der aber sofort im Keime erstickt werden soll. Unsere Boote haben im Rahmen der Besetzung die Aufgabe, bei den zahlreichen befestigten Plätzen des Oslo-Fjords Truppen zu landen. Eine Aufgabe, die in ihrer Schwierigkeit — die felsige Schärenküste schafft geradezu ideale Voraussetzungen für die Anlage von Befestigungen — leicht unterschätzt werden kann.

Um Mitternacht laufen wir in den Fjord ein. Dabei zeigt es sich, daß die Norweger offenbar auf unser Kommen vorbereitet sind. Scheinwerfer grellen plötzlich auf, tasten weit in die Nacht hinein, um schließlich wie festgenagelt stehenzubleiben. Jetzt erst merken wir, daß unsere Flottille nicht mehr allein ist, überall heben sich die Umrisse von Flotteneinheiten aus dem Dunkel der Nacht.

Jede Bewegung erstarrt. Wir empfinden diese Minuten wie ein großes Atemholen. Wird etwas geschehen? ...

Da, ein kurzer Feuerschein, gefolgt von dem Rollen schwerer Abschüsse: Die Batterien von Rauöy senden ihre stählernen Grüße herüber.

Unsere Schiffe antworten nicht. Die Feuerpausen werden länger. Wird der Gegner unsicher? Jetzt schweigt er ganz. Die Scheinwerfer erlöschen.

Wieder umgibt uns undurchdringliche Finsternis. Es ist, als wäre mit den Scheinwerfern und Küstenfeuern ein Spuk erloschen. Denn wir fühlen uns wieder so allein wie vor wenigen Minuten. In engster Fühlungnahme untereinander tastet sich die Flottille weiter durch die Dunkelheit. Trotz zeitweiliger Nebelschwaden bleibt sie dank des Könnens und der Erfahrung der Kommandanten der einzelnen Boote beieinander. Jeder weiß: Der Ausfall auch nur eines Bootes kann schwerste Folgen für das bevorstehende Unternehmen haben. Aber dieses Wissen belastet nicht. Es macht stolz.

Es ist bereits nach Mitternacht. Weisungsgemäß stoßen wir auf den Kreuzer, von dem Landungstruppen übernommen werden sollen. Einige leise Verständigungsrufe, ein Schnurren des längsseitgehenden Bootes, dann gedämpftes Poltern und Klirren, schließlich noch ein kurzer Befehl ...

Die Boote sind wieder allein in der Schwärze der Nacht, aber nun gefüllt mit deutschen Soldaten, die in gespannter Unternehmungslust dem Morgen entgegensehen. Die Finsternis weicht allmählich einem diesigen Grau.

Plötzlich tauchen die Schatten zweier Fahrzeuge aus dem Dunkel. Unser Kommandant dreht mit seinem Boot ab. Doch sie bleiben uns auf den Fersen. Norwegische Küstenbewacher? Wahrscheinlich!

Das Boot macht noch einige Kursänderungen. Dann sind wir sie los. Der Kommandant atmet erleichtert auf. Nur jetzt noch keine Berührung mit den Norwegern. Die Aufgabe lautet: Landung der Truppen. Sie muß unter allen Umständen erfüllt werden. So wie hier laufen in diesem Augenblick überall im Fjord Boote der Flottille auf ihre Ziele zu: Auf die Befestigungen der Bolärne und die von Rauöy, auf den stark befestigten und durch Einheiten der norwegischen Kriegsflotte geschützten Kriegshafen Horten. Schließlich laufen einige Boote mit größeren Flotteneinheiten nordwärts, um den Durchbruch nach Oslo zu erzwingen. Dabei muß die Döbrak-Enge passiert werden, wo starke Batteriestellungen den Fjord völlig abriegeln.

Unsere Rotte hat Landungstruppen zum Einsatz gegen die Befestigungen der Bolärne zu bringen. Durch schweren Bodennebel tasten sich die beiden Boote im Morgengrauen an die Küste heran. Die Anker fallen, die Schlauch-

boote werden ausgebracht und zunächst ein Spähtrupp an Land gesetzt. Er schwärmt sofort aus, um die weitere Landung zu sichern.

Backbord liegt eine Bucht, die sich immer mehr aus dem Nebel herausschält. Plötzlich entsteht Bewegung an Bord. Aller Augen sind auf die Bucht gerichtet. In langsamer Fahrt läuft aus ihr ein U-Boot aus, dessen Nationalität wir noch nicht ausmachen können. Unsere Boote sind aber nicht nur zuverlässige Landungsfahrzeuge, sie sind, wenn es darauf ankommt, auch tüchtige U-Bootjäger.

Das Landungsmanöver wird abgebrochen. Blitzschnell sind die Waffen besetzt, sind die Wasserbomben scharf gemacht.

Mit äußerster Kraft kommt das Boot auf uns zu. „Das Boot taucht!" — Viele rufen es. Jetzt gibt es nur noch eins. „Klar bei Wasserbomben!" gellt der Befehl.

Vom U-Boot ist nur noch das Sehrohr erkennbar. Der Schaumstreifen dahinter zeigt, daß es Kurs auf uns zu nimmt. Einige tolle Wendungen, und unser Boot ist ihm aus der Bahn gelaufen, noch einen Bogen, und dann ...

„Fallen die Wasserbomben!" Der Befehl übertönt das Donnern der Motoren. Die unheimlichen Kisten verschwinden aufklatschend im Wasser. Wenige Sekunden später erschüttert ein furchtbarer Schlag unser Boot. Die Wasserbomben wirken. Während wir den Erfolg des ersten Angriffs abwarten, schiebt sich aus der gleichen Bucht ein zweites U-Boot. Es taucht aber zu rasch, um die Wasserbomben mit Genauigkeit über ihm zu lösen. Wirkungen konnten jedenfalls nicht festgestellt werden. Inzwischen taucht unser erstes U-Boot wieder auf, anscheinend ist es beschädigt worden. Es versucht wieder zu tauchen. Es gelingt ihm. Da ist aber unser Boot schon heran. Die nächste Wasserbombe reißt es wieder nach oben. Es versucht jetzt einen Rammstoß. Vergeblich. Geschickt weicht unser Boot aus, beschreibt einen kurzen Bogen, und geht dann überraschend längsseit. Ein bereitstehendes Kommando entert über. Die Mannschaft, es sind Norweger, ergibt sich und wird an Bord des Bootes genommen.

Das U-Boot ist schwer beschädigt. Kaum, daß es flüchtig untersucht werden kann. Noch während des Ablaufens sinkt es. Scharfe Torpedos im Rohr und überall umhergestreute Gewehrmunition zeigen uns die Gefahr, in der unser Boot geschwebt hat, und der wir nur durch den energisch und blitzschnell von unserem Kommandanten geführten Angriff entgangen sind.



Der Flottenchef Admiral Lütjens
(während der Norwegenaktion Befehlshaber schwerer Seestreitkräfte)



Generaladmiral Saalwächter, Marinegruppenbefehlshaber West



Generalfeldmarschall Milch, Generalinspekteur der Luftwaffe, vor Stuka-Fliegern in Drontheim

Im Flugzeug über Norwegen



Der Untergang des Kreuzers ‚Blücher'

Ein Verband der Kriegsmarine unter Konteradmiral Kummer, der sich aus mehreren Kreuzern, Torpedobooten und kleineren Fahrzeugen zusammensetzte, hatte den Befehl, am 9. April vor Tagesanbruch die an Bord der Kriegsschiffe eingeschifften Truppen in Oslo zu landen.

Der schwere Kreuzer „Blücher", eines der stolzesten Schiffe der deutschen Kriegsmarine, fuhr mit langsamer Fahrt voraus. Vereinzelt blinkten die Lichter am spärlich bewohnten Ufer. Gespensterhaft huschten kleinere Boote vorüber. Nur das leise Brummen der Schiffsmotoren war zu hören. Scheinwerfer zuckten auf und zogen ihre silberne Bahn auf dem Wasser. Angestrengt suchten Hunderte von Augen den Dunst zu durchdringen, der das Land noch verhüllte. Es war strengster Befehl gegeben, nicht zu schießen, wenn nicht die Norweger selbst die Waffen sprechen lassen würden.

Da, plötzlich eröffnen schwere Küstenbatterien — es ist 5,30 Uhr — beim Passieren der Festung Oskarsborg das Feuer aus nur 500 Meter Entfernung auf das vom Lande aus gut zu beobachtende Schiff.

Ein Augenzeuge schildert seine Eindrücke von diesem Gefecht:

Ich stehe oben auf dem Signaldeck auf dem Vormars und sehe, wie sich plötzlich auf der Backbordseite ein blutroter Höllenschlund auftut. Feuerstrahlen zucken auf, ein ohrenbetäubendes Krachen, das tausendfach in den Bergen widerhallt, zerreißt die nächtliche Stille.

Mit diesem Krachen scheint auch die Hölle losgebrochen zu sein. Bruchteile von Sekunden nach dem ersten Feuerstrahl von drüben ertönt ein gewaltiges Krachen auf dem Mitteldeck, dort, wo die beiden Bordflugzeuge standen, der Luftdruck schleudert mich wie eine leichte Feder gegen die Panzerwand des Turmes, glühende Flammen leuchten auf. Ich will hinüber zu dem kaum 20 Meter weit entfernten tieferen Deck, um dort zu helfen. Gewehr- und Maschinengewehrmunition der eingeschifften Heerestruppen, von den Flammen zur Explosion gebracht, pfeift mir um die Ohren, und da wirft es mich auch schon wieder lang auf das Deck. Über mir fegt eine schwere Granate in den Vormars hinein, Sekunden später sehe ich tote und schwer verwundete

Kameraden dort liegen. Manchen ist nicht mehr zu helfen, aber den anderen stehen die Ärzte bei, die sich durch nichts von ihren Pflichten abhalten lassen.

Plötzlich springt die ‚Blücher' mit einem gewaltigen Satz zur Seite. War's eine Mine, war's ein Landtorpedo? Schwer legt sich das todwund geschossene Schiff auf die Seite. Aber noch weicht keiner von der Stelle. Mit allen Kräften arbeiten die Leckwehren, versuchen die Männer in den stockdunklen Maschinenräumen Schäden auszubessern, stehen die Matrosen bis an den Hals im Wasser bei ihren Maschinen, bis auch bei ihnen eine Granate hineinfetzt ... Von Sekunde zu Sekunde neigt sich ‚Blücher' mehr nach Backbord über — es ist keine Hoffnung mehr, das Schiff ist verloren.

Ein Ruf ertönt, der allen Seemännern wie ein Messer ins Herz schneidet: „Alle Mann von Bord!"

Das Schicksal der ‚Blücher' war besiegelt. Aber noch in der Stunde ihres Untergangs gewann sie ihrem Namen Unsterblichkeit durch die vorbildliche Haltung und Disziplin der Besatzung wie der eingeschifften Truppen. Es gab kein Hasten und Drängen, sondern nur gegenseitige Hilfeleistung. Jüngere boten ihre Schwimmwesten älteren Kameraden an, ja banden ihnen diese selbst gegen deren Willen um. Ein Rettungskutter blieb fast leer, weil jeder dem anderen den Vortritt lassen wollte. Behutsam wurden die Schwerverwundeten vom verqualmten Vormars heruntergeholt, und als letzter rutschte der junge Assistenzarzt am halbverkohlten Seil in die Tiefe. Ein junger Infanterist suchte, bevor er ins Wasser sprang, noch aus einem Haufen von Gewehren sein eigenes hervor. Ein anderer holte von einer schon in Brand geratenen Stelle sein Maschinengewehr. Besonders aber zeigte sich in dieser Lage die Verbundenheit zwischen Vorgesetzten und Untergebenen. Immer wieder bemühten sich junge Soldaten um die Rettung ihrer älteren Vorgesetzten.

Auf einem Floß lag ein schwer verletzter Fähnrich. Die Männer konnten das Floß nicht richtig handhaben. Es drohte, in den Sog des sinkenden Schiffes hineinzugeraten. Da ließ sich der sterbende Fähnrich aufrichten. Er gab ruhig seine Kommandos, und so kam das Floß an Land.

Schließlich neigte sich die ‚Blücher' und begann, mit dem Bug zu sinken. Die am Ufer stehenden Soldaten sangen das Deutschlandlied. Einsam stand auf dem sich immer mehr hinaushebenden Heck ein Mann mit erhobener Rechten und versank so mit dem Schiff. Das Schicksal wollte es, daß er vom Sog wieder emporgerissen wurde und von einem Rettungsboot aufgenommen werden konnte.

Oslo selbst und seine Befestigungen fielen kurz darauf in deutsche Hand.

Der Husarenstreich von Horten

Zwei kleine, wendige und überaus vielseitig einsatzfähige Fahrzeuge unserer Kriegsmarine pirschen sich unter dem Schutz eines dichten Morgennebels an die Küste des Oslo-Fjords heran, an einer Stelle, wo der Kriegshafen Horten vermutet wird. An Bord ist alles still. Nur ab und zu klirrt es leise, wie wenn Stahl gegen Stahl schlägt. Das sind die Waffen der Landungstruppen, die vor wenigen Stunden von einem Kreuzer übernommen wurden. In dem Kartenhaus steht der Kommandant über die Karte gebeugt. Jetzt halten seine Finger einen Punkt fest:

Dies muß die Einfahrt sein. Dahinter liegt ja ein fabelhafter Kriegshafen. Also hinein!

Es gilt, hier unter besonders schwierigen Umständen Truppen zu landen. Diese sollen sich der Stadt, des Arsenals und der Befestigung bemächtigen.

Es sind zumeist feldgraue Spezialtruppen.

Außerdem führt ein junger Kapitänleutnant einen Landungstrupp des Kreuzers.

Vorsichtig schwenken die Boote in die schmale Einfahrt ein. Das Fahrwasser ist sehr schwierig. Überall drohen schroffe Felsriffe. Teilweise liegen sie dicht unter der Wasseroberfläche. Mit Spannung verfolgen die Feldgrauen diese für sie ganz neue Art der Kriegführung. Mancher wünscht sich in diesen Minuten festes Land unter die Füße.

Da, ein kleiner Scheinwerferkegel auf Steuerbord. Durch den Nebel steht 50 Meter entfernt an Land ein norwegischer MG.-Posten, der das Boot anleuchtet. Er schießt nicht. Die schmale Einfahrt weitet sich. Der innere Hafen liegt vor uns.

Vollkommen abgeblendet fahren die Fahrzeuge in den Hafen von Horten, in dem sich die beiden norwegischen Minenlegboote ‚Rauma' und ‚Olav Trygglavson' befinden. Unmittelbar an diesen beiden norwegischen Kriegsschiffen vorbei nimmt das eine der deutschen Schiffe seinen Kurs zum Landungssteg.

Der Brückensteg war von den Norwegern mit drei MG.s besetzt. Im

selben Augenblick, als das Schiff, auf dem sich das Landungskorps während der Vorbeifahrt an ‚Rauma' und ‚Olav Trygglavson' verborgen hatte, am Landungssteg anlegt, erhält es den ersten Treffer eines 12,7 Zentimeter-Geschützes von der ‚Trygglavson', der in die Maschine geht. Ehe die verdutzte Bedienungsmannschaften der norwegischen Maschinengewehre auf dem Landungssteg Zeit gefunden hat, ihre Feuergarben gegen die deutschen Soldaten zu richten, sind diese unter Führung dreier Offiziere bereits an der Brücke. Trotz weiterer Beschießung durch ‚Olav Trygglavson', der noch zwei schwere Treffer auf dem Schiff anbringen kann, gelingt es, auch die schweren MG.s noch von Bord zu geben.

Das zweite deutsche Fahrzeug, das an der Nordwestküste von Horten landen soll, kann den Minenleger ‚Rauma', der dem ihm unbekannten Boot zunächst nach Steuerbord ausweicht, ungehindert passieren. Im selben Augenblick jedoch, als das Landungskorps dieses Bootes an Land gehen will, wird es von der, Rauma' unter lebhaftes Feuer genommen. Um das Landungskorps zu decken, erwidert es nunmehr das Feuer. Es gelingt dem deutschen Boot, zahlreiche Treffer auf der ‚Rauma' anzubringen. Der Kommandant des norwegischen Schiffes sowie mehrere Matrosen werden tödlich getroffen. Das Feuer läßt nach, und das Landungskorps gelangt ungehindert auf norwegischen Boden.

Inzwischen hat sich das Landungskorps des ersten Bootes in einen Wald zurückgezogen. Aber dort ist es weiterhin starkem feindlichen Beschuß ausgesetzt. In einer kurzen Offiziersberatung wird beschlossen, die Stadt Horten, die etwa 10000 Einwohner hat, zu besetzen und von hier aus dann den Angriff gegen die Marineanlagen vorzutragen bzw. den Befehlshaber von Horten, einen norwegischen Admiral, zur Übergabe aufzufordern.

Der Plan gelingt. Ohne Verluste gelangt das Landungskorps in die Stadt. Energisch stößt es vor. Zum Angriff auf die Befestigungen reichen die im Augenblick zur Verfügung stehenden Waffen nicht aus. Die zahlenmäßige Unterlegenheit kann die feste Zuversicht der Männer nicht erschüttern. Entgegenkommende Soldaten werden entwaffnet und fortgeschickt. Ernstlicher Widerstand wird nicht geleistet. Offensichtlich rechnen die Norweger mit weit stärkeren deutschen Kräften.

Dreist postiert sich das kleine Häuflein unerschrockener Soldaten mitten in der Stadt und erklärt diese für besetzt. Von hier aus wird der Garnisonskommandeur zur Übergabe aufgefordert. Er ist zu Verhandlungen bereit. Anscheinend befürchtet er den Sturm durch starke deutsche Truppenverbände.

Eingeschüchtert durch das zielbewußte und energische Auftreten der Deutschen erklärt sich ein Kapitän der norwegischen Kriegsmarine bereit, eine Verhandlung mit dem Befehlshaber von Horten zur Kapitulation auch der Marinebesatzung zu vermitteln.

Mit beschlagnahmten Kraftwagen geht es nun zum Werftgelände. Ein Offizier des Landungskorps, bei dem ein Taschentuch die weiße Parlamentärflagge ersetzen muß, begibt sich in Begleitung des norwegischen Kapitäns zum Admiral. Es wird eine Unterhandlung vereinbart, in deren Verlauf der Admiral eine kurze Frist erhält, um sich mit Oslo in Verbindung zu setzen. Beeindruckt durch das entschiedene Auftreten der deutschen Offiziere und Mannschaften willigt der Admiral, da Oslo ihm die Entscheidung überläßt, in die Übergabe ein. Er verpflichtet sich zur Entwaffnung seiner sämtlichen Leute.

Zur gleichen Zeit, da die Übergabeverhandlungen stattfinden und das Übergabeprotokoll unterschrieben wird, trifft auch die Landungsabteilung des zweiten Schiffes, dessen Führer ebenfalls die Absicht hat, den Admiral zur Übergabe aufzufordern, auf dem Werftgelände vor dem Gebäude des Admirals ein.

Etwa 1000 norwegische Soldaten werden sofort in Urlaub geschickt. Die Kriegsfahrzeuge werden entwaffnet. Jeder Widerstand wird aufgegeben. Das alles gilt einschließlich der Befestigungen der Stadt.

Bereits drei Stunden nach der Landung kann die Übergabe als gesichert angesehen werden.

So unwahrscheinlich es klingen mag:

Ein winziges Häuflein von 60 entschlossenen deutschen Soldaten hat eine Garnison von über 1200 Mann mit Befestigung, Marinearsenal und Kriegshafen durch ihr energisches und unerschrockenes Vorgehen in wenigen Stunden zur Übergabe veranlaßt.

Horten ist fest in deutschen Händen.

So erzwangen sich unsere Kreuzer Einlaß in Kristiansand

Jetzt gilts! Unser Verband von Seestreitkräften, der die Aufgabe hat, die befestigte Stadt Kristiansand mit der unweit gelegenen Stadt Arendal an der Südküste Norwegens in Besitz zu nehmen, hat sich bis auf wenige Meilen der norwegischen Küste genähert.

Nun ist der Zeitpunkt gekommen, zu handeln. Durch die Decks der Kriegsschiffe gellen die Alarmglocken. Sie rufen die Freiwachen an die Gefechtsstationen. Die durchdringenden Signale werden ebenfalls von den eingeschifften feldgrauen Landungstruppen wahrgenommen, die sich, Mäntel und Stahlhelm umgeschnallt, hoch bepackt mit Gewehren, Maschinenpistolen, schweren und leichten Maschinengewehren, bereithalten, von Bord zu gehen.

Wie wird sich der Norweger verhalten?!

Wir hoffen auf seine bessere Einsicht. Bleiern graut der Morgen. Ringsum eine brodelnde Milchsuppe. Die Spitze der Masten, insbesondere der Vormars, sind kaum im Nebel auszumachen. Die Navigation ist ungeheuer erschwert. Wo liegt die Einfahrt in den Hafen? Verrammelt, zugenebelt!

Je mehr die Uhrzeiger rücken, desto mehr wächst die Spannung. Nebelsignale gurgeln. Die Morselampen sind unaufhörlich in Tätigkeit.

Die Feldgrauen vergehen vor Ungeduld. Leise und gedämpft scheuern die Infanteriewaffen an den Eisenwänden des Schiffes. Eine Ladung von Menschen. Der Kommandant trägt eine schwere Verantwortung.

Da, die Lichtflecke im Osten werden deutlicher. Die ersten Sonnenstrahlen kämpfen mit den Nebelgeistern. Langsam fällt der Vorhang ...!

„Leuchtfeuer! Backbord voraus!" meldet der Vormars. Die Nachtgläser suchen den Horizont ab. Es wird zunehmend sichtiger. Einzelne Schären sind schon deutlich auszumachen. Und jetzt — — — Der Navigationsoffizier eilt mit dem Obersteuermann ins Kartenhaus: Da ist die Einfahrt!

Es kann losgehen!! Die letzten Schiffsorte liegen fest. Im fernen Morgendunst heben sich schon die Konturen des Küstengebirges wahrnehmbar ab. Glas auf Glas kämmt den Horizont ab. Dort in den Bergen,

neben dem Leuchtturm, müssen die Batterien von schweren 21 Zentimeter-Geschützen ihre Stellung haben. Werden wir uns mit ihnen messen müssen??

In Kiellinie laufen wir darauf zu. Ein kleiner norwegischer Segler mit dem Lotsen kommt auf uns zu. „An Bord mit ihm!" Ist er ahnungslos? Er hat den Fuß noch nicht zwei Minuten an Deck, als in dem grauen Schatten der Berge zwei — drei rasch vergehende Blitze aufzucken: „Sie schießen!"

Also — schießen wir auch!

Die erste Salve brüllt und schmeißt uns gegen die Aufbauten. Jaulend orgelt die Sprengladung gegen Norden. „Watte in die Ohren!" schreit irgendwer. „Rumps!" — die zweite. Ein stickiger, gelbgrauer Pulverdampf legt sich wie ein Alpdruck auf die Brust. Der Schiffsleib zittert bei jedem Abschuß in den Fugen, bäumt sich förmlich hoch. — Zschzschschttt. Das war der Norweger. — Zschzschschttt — eine dritte Salve des Gegners, aber wieder zu weit. Die Wasserfontänen sinken in sich zusammen, zersprühen.

Beim Kommandanten liegt die Entscheidung. Soll beim ersten Anlauf der Durchbruch erzwungen werden? Am Berge erneutes Aufblitzen. Ein hartnäckiger Bursche! Wir antworten diesmal mit allen Türmen. Eine Granate heult zwischen unseren beiden Schornsteinen durch und krepiert wenige Meter querab in See. Einige Wassersäulen achteraus und eine kurz vor dem Bug.

„Flugzeuge Backbord achteraus!" Die Männer an den Flakmaschinenwaffen bleiben gelassen und ruhig. Sie wissen, daß es ein kleiner deutscher Kampfverband ist. „Eine hohe Stichflamme am Berg!" ruft wer. „Wo?" Ja, da! Tatsächlich — und jetzt — alle Augen schauen wie hypnotisiert nach der Berglehne, wo im Augenblick ein riesiger Brand auflodert — — —

„Munitionslager explodieren!" Wir werden ungeduldig. Sollte es der Luftwaffe allein gelingen, dieses Widerstandsnest niederzukämpfen?

Wieder 'ran! Z— vor! Auf Befehl des Kommandanten steigt knatternd der blutrote Doppelstander, der zum Angriff ruft, im Vortopp empor.

„Bordflugzeug starten!" Die Flugzeugschleuder stellt sich querab. Die Flitzer sollen versuchen, das Feuer unserer Schiffsartillerie durch Einblick von oben zu leiten ... Sssssssss — da saust er hin. Viel Glück!

Unterdessen befunken wir den Gegner: „Vollsalve." Ein erschütternder Schlag. Das Schiff hat eine Breitseite abgegeben. Unsere Gläser richten sich automatisch auf den Bergkegel. Da — kurz nach dem Abschuß eine Reihe von Detonationen am Fuß des Kegels. Vollsalve!

In das nervenzerstörende Krachen jaulen die Granaten gen Norden.

„Ausgezeichnet!" — Die Berglehne ist betupft von roten Rosetten. Die nächste noch besser — und noch einmal!

Wir können das Einlaufen kaum noch erwarten. Der Gegner müßte jetzt so ziemlich schachmatt sein. Da gewinnt in diesem Augenblick unser alter Gegner — der Seenebel — die Macht wieder über uns. Im Nu ist wieder nichts zu sehen. Ein verdammtes Pech!

Erst einmal ausruhen. Ein Häppchen essen. Da sind Männer unter uns, die haben seit 10 Stunden Kriegswache geschoben, ohne etwas zwischen die Zähne zu bekommen. Jetzt werden auch die leeren Kartuschen aus den Türmen an Deck geschleudert, wo sie sich im Augenblick zu Bergen türmen — es sind Hunderte. Die Rohre sind pulvergeschwärzt. Wenn nur der Nebel nicht wäre!

Unterdessen dümpeln wir unlustig hin und her. Es ist zwecklos dagegen anzugehen. Endlich — endlich lichtet es sich: „Land steuerbord voraus!"

Wir bereiten uns auf den letzten Angriff vor. Langsam kommen wir vorwärts, die Rohre auf die vorderen Küstenbatterien gerichtet — und seltsam — kein Schuß fällt!! Sollte nicht in allerletzter Sekunde ...?

Mit gespannter Aufmerksamkeit sind alle Blicke auf den kühnen Vorstoß gerichtet. Nein! Es geht gut. Es muß gut gehen! Da — steigt über dem Hafenbecken das verabredete Signal hoch, leuchtende, glitzernde Sterne. Wir finden keinen Widerstand! Hurra! Der Gegner ist niedergekämpft! Auf der Bergkuppe sehen wir ihn untätig neben den Betonbunkern verharren.

Kristiansand ist in deutscher Hand!

Stolz flatternd entfaltet sich auf der Höhe des Berges die deutsche Flagge.

„Landungskorps in die Boote!" Jetzt kann es sich nur noch um Minuten handeln, und die Stadt mit ihren Kasernen, ihrem Rathaus, der Post ist von deutschen Stoßtrupps überrannt und in Besitz genommen. Ein schnell vorgebrachter Stoßtrupp bringt bereits die ersten Gefangenen von der Bergfestung. Über das Schicksal der Kasernen entscheidet ein kühner, überraschend angesetzter Zugriff.

Ein Marinestoßtrupp bemächtigt sich unterdessen kampflos zweier norwegischer U-Boote.

Als die Sonne im Zenit steht — sie hat sich inzwischen doch besonnen und überstrahlt uns mit dankbar empfundener Wärme — laufen die ersten großen Truppentransporter ein.

Ein wundervoller Sieg ist erkämpft. Laut und freudig schallen die Hurras der Feldgrauen zu uns herüber. Sieg Heil!

Der Handstreich gegen Odderöy

Ähnlich wie der Husarenstreich in Horten, wo sich 60 Deutsche durch einen kühnen Handstreich in den Besitz wichtiger militärischer Anlagen brachten, gehört der Fall der Festung Odderöy bei Kristiansand zu den Taten, die den Schneid und das tapfere Vorgehen der Kriegsmarine in Norwegen noch in später Erinnerung fortleben lassen werden.

Eine Kompanie Marineartillerie erhielt am 9. April den Auftrag, die Festung Odderöy bei Kristiansand zu besetzen. Die gleiche Kompanie sollte durch eine kleinere Abteilung von 40 Soldaten unter Führung von zwei Offizieren eine kleinere Stellung in der Nähe von Odderöy, die Batterie in Sleodden, besetzen. Ohne Zwischenfälle war die Fahrt in die Bucht von Kristiansand verlaufen. Der anmarschierende Schiffsverband wurde rund $3^1/_2$ Stunden von der Festung Odderöy beschossen. Glücklicherweise wurden keine Treffer erzielt. Die Gefechtshandlung wurde durch plötzlich auftauchende Nebel unterbrochen. Da die feindlichen Befestigungsanlagen durch Artilleriebeschuß stark gelitten hatten, wurde die Landung von Truppen befohlen. Eine Infanterieabteilung sollte in einem Boot an den Pier gebracht werden, um die Festung zu nehmen und sie dann an die Marineartillerie abzugeben. Ein anderes Boot sollte einen Zug der Marineartillerie zur sofortigen Übernahme der Geschütze, Munition und Feuerleitgeräte landen. Da unser Boot mit den Marineartilleristen als erstes ablegte, erreichten diese zuerst den Pier und entwickelten sich planmäßig, um die Festung zu besetzen.

Ein Kapitänleutnant hatte es in Horten fertiggebracht, mit 60 Soldaten der Flotte und der Infanterie die 1200 Mann starke Besatzung des befestigten norwegischen Kriegshafens so einzuschüchtern, daß sie nach anfänglichem Widerstand die Waffen streckte. Hier war es ein Trupp in Stärke von 40 Mann, der durch sein zielbewußtes Auftreten eine für die schnelle Durchführung des großen Norwegen-Unternehmens wichtige Festungsstellung intakt in deutschen Besitz brachte.

Die seitlich des Anfahrtweges zur Festung gelegenen Häuser wurden

sicherheitshalber untersucht. Dabei wurde die Intendantur besetzt. Die Absicht, von diesem Hause aus den Kommandanten der Festung telephonisch zur Übergabe aufzufordern, scheiterte daran, daß der Apparat zerstört war. Nun hieß es, unter vollem Einsatz des Zuges auf dem steil bergan führenden Festungsweg vorzurücken. Ein Lastkraftwagen, der dem Zug in die Hand fiel, wurde betriebsklar gemacht und mit dem Batteriechef und einigen Soldaten zur Festung in Fahrt gesetzt. Die letzten 300 Meter wurde sichernd vorgegangen, da die norwegischen Artilleristen in Deckung gingen. Die Spitze traf einen norwegischen Major, der sich bewegen ließ, eine Unterredung zwischen dem Batteriechef und dem Festungskommandanten zu vermitteln.

Die Übergabe wurde abgelehnt. Der Kompaniechef beantwortete diese Weigerung mit einem Ultimatum von 50 Sekunden. Bei weiterer Hartnäckigkeit würde er zum Angriff übergehen. Tatsächlich waren die Norweger geblufft worden. Dieses kecke Vorgehen von 40 Marineartilleristen war ja für die norwegischen Offiziere nur dann begreiflich, wenn die Deutschen eine kleine Abteilung eines großen Verbandes bildeten, der sich der Festung bemächtigen wollte. Diese Überlegung bewog offenbar den Festungskommandanten zur Übergabe. Nach der Übergabe wurde der Leitstand besetzt, die norwegische Flagge heruntergeholt. Selbst zu einer kurzen Flaggenparade nahm man sich die Zeit. Damit war der Handstreich gegen die Festung Odderöy gelungen.

Mit den deutschen Zerstörern nach Narvik

Einen Tag sind wir schon mit nördlichem Kurs in See. Kraftvoll strebt unser Boot in einem größeren Verband deutscher Zerstörer vorwärts. Schwere Einheiten der Flotte sichern gegen stärkere Feindkräfte. An Bord der Zerstörer kennt man sich kaum mehr aus. In den Decks, den Kammern der Offiziere und Oberfeldwebel, in den Gängen und an Oberdeck stehen und liegen Gebirgsjäger einer in den deutschen Bergen beheimateten Division. An Oberdeck sind Motorräder, Feldhaubitzen, Geschütze und Kisten mit Munition, Gerät und Proviant seefest gezurrt. Marineartilleristen sind ebenfalls eingeschifft. Es gilt, in einem schnellen Vorstoß durch deutsche Zerstörer den Narvik-Fjord in Besitz zu nehmen. Unser Zerstörer hat die Sonderaufgabe, ein norwegisches Fort zur Übergabe aufzufordern und bei Widerstand niederzukämpfen.

Die Stimmung an Bord ist hervorragend. Als am Pier eines großen deutschen Nordseehafens die Verladung der Truppen mit ihrem Gerät begann, ahnten die Männer die Art der Unternehmung. Daß sie aber für den nördlichsten Vorstoß bestimmt sind, über 1200 Seemeilen von der Heimat entfernt, macht sie stolz.

Auf der Fahrt fliegen starke englische Luftstreitkräfte einen Bombenangriff, der aber durch das konzentrierte Abwehrfeuer sofort abgeschlagen wird. In dem Hagel der Geschosse drehen die sehr hoch fliegenden Maschinen ab. Ihre Bomben haben alle die Ziele verfehlt. Der Verband ist aber erkannt. Es besteht also die Gefahr einer Begegnung mit englischen Seestreitkräften. Das Wetter ist günstig. Es sind die Tage des Neumonds mit geringer Sicht. In der Nacht gelingt die Durchfahrt an der engsten Stelle, zwischen den Shetlands und Norwegen. Die See ist rauh. Ein starker Sturm von achtern treibt die Dünung fast in Marschgeschwindigkeit der Boote. Schwere Brecher zischen über das Oberdeck, das bei Wachablösung nur mit größter Vorsicht betreten werden kann. Die Gebirgsjäger spüren die Härte des Dienstes der Männer, die auf der Brücke, an der Maschine und an den Waffen in der schweren See ihre Kriegswache gehen.

In den Morgenstunden flaut der Sturm in dem geschützten West-Fjord ab. Der Wache auf der Brücke bietet sich ein wundervolles Bild. Die Sonne steht hinter den Bergen und hüllt alles in ein leuchtendes Rot. Scharf heben sich die Silhouetten der hohen Gipfel ab. Dauernd wechselt das Bild. Gletscher dringen von hohen Bergrücken bis zum tiefblauen Wasser des Fjords hinab, der in tiefer Stille daliegt.

Unser Zerstörer liegt auf Position vor dem Fort. Noch haben sich die Schleier der Dämmerung nicht ganz gelöst, da taucht ein norwegisches Küstenwachfahrzeug auf. Das Geschütz auf seiner Back richtet sich auf unser Boot. Der Norweger kommt näher. Er ruft in deutscher Sprache herüber: „Was wollen Sie hier ...?" Der deutsche Kommandant antwortet, daß ein Boot mit Offizieren längsseit kommen würde. Das Boot wird klargemacht, zwei Offiziere begeben sich an Bord der ‚Senja' und unterrichten den norwegischen Kommandanten davon, daß das Deutsche Reich zur Sicherung Norwegens gegen englische Übergriffe Truppen landen wird. Ein in norwegischer Sprache geschriebener Text erklärt ferner, daß die deutschen Truppen nicht als Feinde der Norweger kommen, sondern im Engländer den gemeinsamen Feind haben, der wiederholt Norwegens Neutralität brach. Der Kommandant der ‚Senja' wird aufgefordert, keinen Widerstand zu leisten, die Geschützbedienung zurückzuziehen, den Verschluß des Geschützes und die Sende- und Empfangsröhren seiner Funkanlage den Offizieren auszuhändigen. Er sieht nicht nur die Sinnlosigkeit eines Widerstandes ein, er scheint auch den deutschen Entschluß zu verstehen. Sein Fahrzeug erhält Kursanweisung nach Narvik.

In dieser Zeit sind schon die ersten Einheiten der Gebirgsjäger an Land gesetzt. Ein Spähtrupp geht vor. Von drei Seiten wird das Fort unter Ausnutzung aller Deckung angegangen. Nach einer Stunde steht fest, daß hier keine Batterie mehr steht. Nur einige Blockhäuser ragen aus dem hohen Schnee heraus. Mit dem Verkehrsboot fährt ein Kommando in einen Nebenarm des Fjords und hebt einen unbewaffneten Landstützpunkt der norwegischen Marine aus.

Die an Land gesetzten Gebirgsjäger werden wieder an Bord genommen. Der Zerstörer steuert Narvik an, wo andere Zerstörer bereits in den frühen Morgenstunden Truppen gelandet haben. Die Stadt ist schon vollständig in deutschem Besitz. Von einer Kaserne weht die deutsche Kriegsflagge. Divisionsstab und Hafenkommandant haben ihre Unterkünfte bezogen. Kampflos konnten die Truppen entwaffnet werden. Das Boot legt am

Pier an und lädt die Truppen mit ihren Geräten aus, die zum Teil gleich in den Bergen Stellungen beziehen.

Als in den frühen Morgenstunden die anderen Zerstörer in den Hafen einlaufen, wird ihnen von zwei norwegischen Küstenpanzern Widerstand entgegengesetzt. Eines der beiden 1897 erbauten, über 3000 Tonnen großen und mit schwerer Artillerie bestückten Fahrzeuge schießt sofort aus kurzer Entfernung auf einen der Zerstörer. Die Schüsse gehen fehl. Sekunden später wird der Norweger durch einen Torpedoschuß versenkt. Der andere Panzer wird von einem zweiten Zerstörer aufgefordert, keinen Widerstand zu leisten. Als der norwegische Kommandant das ablehnt, wird das Fahrzeug ebenfalls vernichtet.

Reibungslos vollzieht sich die Besetzung der Hafenstadt. Rings auf den Bergen haben die Jäger schon Stellungen bezogen, um den Fjord nach allen Seiten zu sichern. Marineartilleristen bringen Geschütze und Flugabwehr-Maschinenwaffen in Stellung. Narvik ist bereit, feindliche See- und Luftstreitkräfte zu empfangen und abzuwehren.

Zerstörer vor Narvik

Der Sturm während der langen Stunden der Überfahrt hat nachgelassen. An Backbordseite liegen die Lofoteninseln und schirmen den West-Fjord gegen die ungestüme Brandung des Atlantik. Es war eine Sturmfahrt, wie sie viele alte Zerstörerfahrer noch nicht erlebt haben. Brecher sprangen über Deck, rissen alles, was nicht seefest gezurrt war, über Bord. Der Sturm stemmte sich von achtern gegen die Aufbauten, als wollte er die Fahrt des Bootes auf seinem Wikingervorstoß noch beschleunigen. Jetzt stehen wir in den sturmgeschützten norwegischen Hoheitsgewässern. Über die hohen Bergmassive der Fjorde breitet sich ein roter Schein. Die Sonne steigt auf, weckt die grauschwarze Landschaft und taucht sie in eine Symphonie schönster Farben. Scharf heben sich die Berge gegen den immer heller werdenden Himmel ab. Ihre Gipfel erscheinen wie mit Lichtern besät. Tiefdunkel liegt das ruhige Wasser des Fjords. Lichtbündel springen über die Bergspitzen, von dort in die Fjorde und löschen das Dunkel der Nacht.

Die Männer auf der Brücke sind erschöpft. In der Nacht wurden alle norwegischen Feuer gelöscht. Ohne Leuchtfeuer steuerten die Zerstörer ihren Kurs, eine Leistung der Navigation. Aber pünktlich zur befohlenen Zeit stehen sie vor dem Hafen Narvik im Ofoten-Fjord. Die stürmische Fahrt ist überstanden, der Durchbruch an der engen Stelle zwischen Norwegen und den Shetlands trotz starker Absperrung durch englische Seestreitkräfte gelungen. Die wichtigste Aufgabe steht noch bevor: die friedliche Inbesitznahme von Hafen und Stadt!

Die Männer wissen, was auf dem Spiel steht. In einer kühnen Unternehmung sind sie weit über den nördlichen Polarkreis vorgestoßen, um hier in Narvik den Engländern die Antwort auf den Mord an den ‚Altmark'-Seeleuten und die Minensperren in norwegischen Hoheitsgewässern zu geben. Alle Müdigkeit ist verschwunden. „Klar Schiff zum Gefecht!" ist befohlen. Langsam steuert der Verband in die Bucht. Aus dem noch unsicheren Licht lösen sich die Schatten von zwei großen norwegischen Kriegsschiffen. Ein

Boot ist klargemacht, ein deutscher Seeoffizier überbringt die Aufforderung, nicht zu schießen, und erklärt den Sinn der deutschen Aktion.

Der Kommandant des norwegischen Kriegsschiffes lehnt die Aufforderung ab. Er will kämpfen! Das Boot legt wieder ab, ein Signal geht herüber zum Zerstörer. Jetzt heißt es schnell handeln. Der Norweger, das Panzerschiff ‚Norge', richtet seine Geschütze auf den deutschen Zerstörer, die Verschlüsse springen dicht — da trifft ihn ein deutscher Torpedo. Das Panzerschiff wird hochgehoben, bricht auseinander und sinkt, bevor es seine Geschütze schweren und mittleren Kalibers auf die ungepanzerten deutschen Zerstörer feuern lassen kann. Alles ist ein Werk von Sekunden.

Das andere Panzerschiff ‚Eidsvold' eröffnet sofort das Feuer auf einen unserer Zerstörer. Drei Schuß hat es abgefeuert und auf kurze Entfernung nichts getroffen, dann vernichtet ein deutscher Torpedo auch dieses Panzerschiff.

Zwei Zerstörer machen am Pier fest, andere laden mit Booten aus. Die noch schlummernde Stadt ist durch die Kanonenschüsse und durch die Detonationen geweckt worden. Verschlafen schauen Menschen auf die Straßen. Da marschiert schon eine Abteilung deutscher Soldaten mit Sturmgepäck durch die Stadt. In einer Kaserne wird eine Kompanie überrumpelt und entwaffnet, eine andere kann sich noch durchschlagen und entkommen. In kurzer Zeit beherrschen deutsche Truppen die Stadt. In den Bergen gehen Einheiten sofort in Stellung. Nur wenige Zivilpersonen verlassen Narvik. Neugierig schaut eine große Menge der Ausschiffung der Truppen zu, die die stürmische Überfahrt über 1200 Seemeilen von der Heimat fort tapfer durchgehalten haben. In den Nachmittagsstunden ist Narvik fest in deutscher Hand. Alle lebenswichtigen Betriebe sind besetzt und gesichert. Die Zerstörer verteilen sich auf verschiedene Fjorde und versehen den Wach- und Sicherheitsdienst.

Langsam senkt sich die Nacht über die ruhige Stadt. Kein Schuß ist seit dem Morgengrauen, da die norwegischen Panzerschiffe Widerstand leisteten, gefallen. Auf den Straßen patrouillieren Posten. Vor Schulen und öffentlichen Gebäuden unterhalten sich Zivilisten mit deutschen Soldaten. Der Morgen des nächsten Tages dämmert heran. Das Wetter ist diesig. Nebel liegt über den Fjorden. Dichtes Schneegestöber nimmt jede Sicht.

Kanonenschüsse wecken die Stadt. Im Schutz des unsichtigen Wetters sind englische Streitkräfte in den Fjord eingebrochen. Wahllos feuern sie in die Bucht, ohne ein Ziel zu sehen. Handelsschiffe, Norweger, Schweden,

Deutsche, selbst Engländer, die in der Bucht vor Anker liegen, werden durch Granaten und Torpedos getroffen. Sekunden nach dem englischen Feuerüberfall antworten schon die deutschen Geschütze. Man sieht nur das Aufblitzen der Mündungsfeuer, auf die die deutsche Abwehr gerichtet wird. Planlos schießen die Engländer. Granaten krepieren an Land, Häuser werden in Schutt gelegt oder gehen in Brand auf. Bald sind alle deutschen Zerstörer in Gefechtsberührung mit den Engländern. Immer wirkungsvoller ist die deutsche Abwehr. Die Briten werden zurückgedrängt. Nach einer Stunde flaut der Kampf ab. Von den angreifenden englischen Zerstörern sind drei vernichtet und einer schwer beschädigt. Zwei deutsche Zerstörer haben schwere Treffer erhalten und müssen am nächsten Tag aufgegeben werden. Die Besatzung birgt alles, was an Proviant, Waffen und Munition an Land zu bringen ist.

Der nächste Tag verläuft ruhig. Jeder weiß, daß die Engländer nach der Niederlage zum großen Gegenschlag ausholen. In den Abendstunden gellen die Sirenen „Fliegeralarm!" Neun englische Bombenflugzeuge von einem Flugzeugträger greifen die Stadt an. Wahllos werfen sie wieder ihre Bomben auf Hafen und Stadt. Das Abwehrfeuer der deutschen Zerstörer und der Flugabwehrbatterien an Land liegt gut. Ein Flugzeug hat es erwischt! Steil geht es in die Tiefe und verschwindet hinter einem Berg. Die anderen drehen nach dem konzentrierten Abwehrfeuer ab. Es sind keine wichtigen Anlagen beschädigt. Aus dem Hafen zieht Rauch über die Stadt. Einige norwegische Privathäuser sind getroffen.

Luftaufklärer haben starke englische Streitkräfte im Anmarsch gesichtet. Unter ihnen das englische Schlachtschiff ‚Warspite', einen Flugzeugträger, mehrere Kreuzer und Zerstörer. Aus der Ferne klingt das Grollen schwerer Schiffsgeschütze herüber. Es bricht sich vielfältig in den Fjorden. Dort liegt schon ein Teil der Zerstörer, die den Vorpostendienst versehen, im Kampf mit den schweren englischen Streitkräften. Das Ergebnis dieses Kampfes ist vorauszusehen. Geschwächt durch den ersten Angriff gehen die Zerstörer in den Kampf, todesmutig fahren sie der englischen Übermacht entgegen. Salve auf Salve rollt aus den Geschützen, bis die letzte Munition verschossen ist. Ein Teil der Zerstörer ist noch gefechtsklar. Sie ziehen sich in den Rombakken-Fjord zurück, um dort die Besatzung auszuschiffen und noch wertvolles Gut von Bord zu bergen, das zur Verteidigung des Hafens und der Stadt gebraucht werden kann.

Einer der Zerstörer hat noch Munitionsbestände, weil er später in das

Gefecht eingriff. Er legt sich schützend vor den engen Rombakken-Fjord und sichert gegen die englische Übermacht das Ausladen der Besatzungen von drei anderen Zerstörern. Dem zusammengeballten Feuer der Engländer hält er stand und weicht nicht, bis die Munitionskasten leergeschossen sind. Dann springen die Männer in das Wasser und sprengen ihr stolzes Boot.

Obwohl einige unserer Zerstörer mehrere Treffer hatten, zwang sie nur Munitionsmangel dazu, den Kampf abzubrechen und für die Rettung der Besatzung Sorge zu tragen. Sie haben sich prächtig geschlagen, diese Männer, die nach dem Gefecht in das eiskalte Wasser des Fjords sprangen und oft nichts retteten als das nackte Leben.

Die Verluste bei den Kämpfen unserer tapferen deutschen Zerstörer gegen die englische Übermacht sind im Verhältnis zu der Größe der gelösten Aufgabe gering. Auch der Verlust des Flottillenchefs, Kapitän zur See und Kommodore Bonte, ist zu beklagen, der an der Spitze seiner Männer den Heldentod stirbt. Die Geretteten, es sind über zwei Drittel, sind in den Verteidigungsring um Narvik eingegliedert und liegen Schulter an Schulter mit den deutschen Truppen überall in den Bergen in Stellung. Bei der Seeschlacht des 13. April wurden auch die deutschen Stellungen in den Bergen durch schwerste englische Kaliber beschossen. Granaten wühlten sich in den Fels, rissen metertiefe Sprengtrichter. Dreck und Splitter wirbelten umher. Aber die deutschen Stellungen sind nicht vernichtet worden. Sie werden gehalten.

Jagdgruppe Y nach Norden verlegt

Deutsche Truppen überschritten am 9. April frühmorgens die dänische Grenze. Zum Schutze der fliegenden Kampfverbände mußten Jäger vorgezogen werden, die den Luftraum Skandinaviens unter deutsche Herrschaft zu stellen hatten.

Das Jagdgeschwader rückt nach Norden! Einfache Sache, werden die meisten denken. Man setzt sich in die Maschine, legt mit dem schnellen Vogel in einer Stunde vielleicht 500 Kilometer zurück und ist da. Die Wirklichkeit ist anders. Solch ein Jagdfliegerverband ist eine Organisation wie ein Regiment. Zahlreiche Mannschaften sind notwendig für die Bodenorganisation, für die Pflege der Motoren, der Zellen, der empfindlichen Waffen. Für Unterkunft ist zu sorgen, für Materialnachschub, für Verpflegung, alles Dinge, die den Verantwortlichen schwere Kopfschmerzen bereiten, zumal wenn es wie hier in gänzlich unbekanntes Gelände und in fremdartige Verhältnisse geht.

Diese ganze Organisation muß, wenn im Anfang auch in beschränktem Maße, in ungefähr gleichem Tempo vorrücken wie die Jäger selbst. Das blitzartige Vorgehen der deutschen Verbände nach Skandinavien verlangte aber gleichzeitig auch die Sicherung des rückwärtigen Raumes, die nach wie vor aufrechterhalten werden mußte. Unsere Jäger haben diese doppelte Aufgabe gemeistert, bis aus dem Inneren Deutschlands neue Jagdgruppen heran waren und die Rückendeckung des deutschen Luftraumes übernahmen.

Das anfänglich noch kleine Trüpplein unserer Männer auf dem norwegischen Platz, der idyllisch eingebettet in den Schären liegt, schrie einen Jubelruf in die Felsen hinaus, als der erste Jäger von See zurückkam und durch heftiges „Wackeln" kundgab, daß er einen Tommy zur Strecke gebracht hatte. Plötzlich taucht eine Formation englischer Maschinen über unserem Platz auf, fliegt in nicht zu großer Höhe und in allen Einzelheiten erkennbar über uns hinweg zum Hafen. Gleich darauf krachen die Bomben. Unsere Flak ist aber durch Wolkenbildungen behindert. Weitere Ketten unserer Jäger starten, jagen hinter den Engländern her, und dann kommt es zu den

ersten großen Luftgefechten. Einige der englischen Maschinen sind auf Anhieb erledigt, andere halten länger aus. Mit unvergleichlichem Schneid gehen unsere Jäger heran. Junge Männer sind das meist, nur wenige Alte darunter, die schon im Weltkriege flogen und kämpften. Aber die Jungen geben den Alten nichts nach. Das sind die gleichen Jäger wie in den schweren Jahren von 1914 bis 1918. Unbeirrt gehen sie in den Kugelregen hinein, der ihnen aus den fliegenden englischen Festungen entgegensprüht. Unter ihnen ist das Meer. Dennoch kennen diese Männer kein Zurück. Sie greifen an bis zur letzten Patrone, bis die Läufe keine Antwort mehr auf den Druck von Daumen und Zeigefinger geben.

Die Wirkung auf den Feind ist unverkennbar. Wieder und wieder kommen die kleinen blitzschnellen Vögel angesaust, landen, schlucken Brennstoff faßweise, während flinke Hände neue Patronengurte einziehen. Da ein Griff, dort ein Druck, alles klar! Motor anwerfen, und kaum kommen die ersten Zündungen, brüllt der Motor schon wieder auf Vollgas und reißt den Vogel hinauf zu neuem Kampf und Sieg.

Für uns auf der Erde ist dieses Kampftempo atemraubend und anfeuernd zugleich. Die Mechaniker, die Waffenmeister, die Tanker, alles arbeitet wie rasend und kommt trotz der empfindlichen Kälte, die hier noch herrscht, ins Schwitzen. Das ist eine kompakte Einheit zwischen den Fliegern und ihren Betreuern. Keiner wäre ohne den anderen denkbar, und am Erfolge sind beide in gleicher Weise beteiligt. In diesen ersten Tagen mußten die Menschen und das Material in unerhörter Weise herhalten. Man schlief, wenn man wirklich dazu Zeit hatte, in den Stiefeln. Das Bodenpersonal ist in der ersten Zeit überhaupt nicht zum Schlafen gekommen.

Ununterbrochen wachen unsere Jäger über den Fjorden, die zum Teil noch in Eisesstarre liegen, ununterbrochen rollen Lastwagen mit Material und vor allem mit Brennstoff und Munition heran. Das Entladen der Transportdampfer geht laufend weiter. Kaum an der Küste gelandet, werden schon gefüllte motorisierte Kolonnen von uns in Marsch gesetzt. Mag an diesem Vorstoß nach Norden, der ja auch für die Truppen überraschend gekommen ist, manches sehr schnell gegangen, die junge deutsche Armee hat wie ein Uhrwerk funktioniert. Sie hat dank ihrer entschlossenen Führung auch Lücken und Spannungen überbrückt, die sich bei einem derartigen Blitzunternehmen eben nicht vermeiden lassen.

Stavanger Tagebuch

Stavanger, 12. April

Als vorhin der Abend einzog und ein feines bläuliches Schimmern über die Fjorde, Berge und Seen legte, waren wir auf den Steinhügel geklettert, der wohl an fünfzig Meter hoch wie ein mächtiges Hünengrab emporragt. Der Himmel wölbte sich wolkenlos klar über einer Landschaft, der die Natur alles gegeben hat, was an bizarrer und mächtiger Schönheit auf dieser Erde sein kann. Die Gebirge stiegen wie ein Wall gegen das Meer hinter uns auf. Von ihren Graten glänzte unter leichtem Dunst der Schnee. Ihre Formen schienen regellos durch die scharfen Schnitte der Fjorde und die Kessel der Seen, deren Wasserspiegel die Starre blanken Eises zu haben schien. Wie weit verstreute Blumen leuchteten aus den kargen grauen zur Küste absinkenden Wiesen zwischen Blöcken riesiger Findlinge und umgeben von halbmannshohen Steinmauern die Häuser des Dorfes Sola. Dahinter aber stand das Meer in seiner ganzen Größe. Weit, unendlich weit ein einziges Schimmern und Funkeln. Am Horizont hatte die schon gesunkene Sonne ihr letztes Licht wie ein schmales rotgoldenes Tuch in die See gelegt.

Die „englische Stunde" ist gekommen. Doch die Flakkanoniere, deren Geschütze in weitem Kreis den Flugplatz umgeben, warten heute vergeblich. Umsonst durchstreifen die schnellen Schatten der Jäger die Täler und Fjorde ringsum. Der wolkenlose Himmel und die Lektionen der vergangenen 24 Stunden mahnen die Briten zur Vorsicht. Was sie in der Kürze der Zeit wohl für unmöglich gehalten haben, ist ihnen eine bittere Tatsache geworden. Die Durchführung ihres Befehls, den Flughafen Sola bei Stavanger mit allen Mitteln zu vernichten, scheitert an dem überraschend schnell geschlossenen Ring deutscher Abwehr.

13. April

Morgens um sieben Uhr machen die Briten ihren ersten Besuch. Die Geschütze „verbellen" sie buchstäblich. Die Explosionswolken der schweren Flak stehen wie Fesselballone am Himmel, ehe der Wind sie zerstäubt. Um 13 Uhr das gleiche Spiel. Eine dumpfe Detonation läßt unsere Holzhütte

in allen Fugen erzittern. Die im gleichen Augenblick ausgelöste Bombe eines der Angreifer ist weit entfernt vom Flughafen an einem Berghang eingeschlagen. Die Jäger sind hinter ihnen her. Zwei der Briten entkommen in den Wolken. Dem Dritten folgt mit überlegener Geschwindigkeit unbarmherzig ein Punkt, der sich nicht abschütteln läßt. Die wilde Jagd geht weit auf die See hinaus, wo zehn Minuten später eine Vickers-Wellington abstürzt. Ein dritter britischer Luftangriff ist ebenso erfolglos und schließt die britischen Versuche kurz nach 18 Uhr ab. Die Engländer werden von unseren Jägern auseinandergetrieben, ehe sie noch zum Anflug auf ihr Ziel kommen. Eine weitere Vickers-Wellington liegt vernichtet zwischen den Schären. Man hört förmlich das „damned", das jenseits des Meeres ein Kommandeur durch die Zähne stößt. Er jagt Staffel auf Staffel über die Nordsee. Doch der Flugplatz von Stavanger ist in ein Fort verwandelt. Scapa Flow, das von den deutschen Verbänden früher einen Flug von rund 2000 Kilometer forderte, ist ihnen um 1000 Kilometer (einschließlich Rückweg) nähergerückt. Der Flugweg nach dem Firth of Forth hat sich um 300 Kilometer verringert, die Strecke nach der Nordspitze der Shetlands um insgesamt 1100 Kilometer!

14. April

Es ist ein Sonntag hell und klar. Die Flak und englische Bomben unterbrechen um 6 Uhr früh den Schlaf. Die Flanke im Norden nimmt ihnen drüben selbst die so geheiligte Weekendruhe. Für die nächste Überraschung sorgt der Sanitätsgefreite Neumann von nebenan. Als er, nichtsahnend an ein langgestrecktes Holzhaus gelehnt, in die Sonne blinzelt, die grell auf den Schneebergen liegt, hebt hinter ihm ein jämmerlich piepsender Chor an. Die weißgekalkte Hütte birgt eine elektrische Geflügelbrutanstalt. Mehr als 2000 Küken, ein gelber lebender Teppich, wimmeln auf dem Boden. Sie sind, wenn man es so nennen will, ohne menschliche Hilfe ihren künstlichen Glucken entschlüpft und suchen nach einem mütterlichen Wesen, das sie unter ihre Fittiche nähme. Als ein solches gibt sich fürderhin der Sanitätsgefreite Neumann, der fortan wie ein Vater für seine zweitausendköpfige Familie sorgt. Er ist der festen Meinung und glaubt es durch eine unleserliche Tabelle bestätigt, daß es sich in diesem Fall um eine durch die englischen Bomben verursachte Frühgeburt handle.

Am Abend treffen wir in der Stadt Major Sch. und Oberleutnant v. H., die seit dem 9. April aufgegeben waren. Beim Anfliegen von Kristiansund hatten einige MG.-Kugeln einen Motor zerstört und sie zu einer Notlandung

gezwungen, 30 Kilometer vor der Küste. Nach einer Stunde im Schlauchboot, bis zum Leibe in eiskaltem Wasser, hatte ein deutsches Kriegsfahrzeug die Besatzung gefunden und an Bord genommen. Es wurde ein doppeltes Wiedersehen, denn hier in Stavanger trafen der Major und sein Flugzeugführer gleich darauf auch den Kommandanten des Schiffes, der ihn fünf Tage vorher geborgen hatte. Für mich ist eine weitere Begegnung von besonderer Bedeutung. In der Halle eines Hotels tritt plötzlich unter herzlicher Begrüßung ein norwegischer Infanterieoffizier auf mich zu. Wir hatten uns vor fünf oder sechs Jahren in Berlin kennengelernt. Er bestätigt lächelnd, daß ihm die militärische und organisatorische Leistungsfähigkeit der Deutschen nicht erst durch das letzte Ereignis zu einem Begriff geworden sei. „Ich wußte sehr bald", so fügt er hinzu, „daß wir den Schwung, mit dem eure Aktion durchgeführt wurde, nicht lange würden aufhalten können. Ihr wart wieder einmal schneller und schlagkräftiger als die Briten."

Diese Begegnungen mit Menschen aus der norwegischen Landschaft formen uns langsam ein Bild ihres Denkens und ihres Charakters. Nichts wäre falscher als anzunehmen, daß jeder einzelne nun, überzeugt von unserer militärischen Stärke, seine Meinung geändert habe. Man darf nicht vergessen, daß seit Jahrhunderten dieses Volk unter dem Einfluß, dem vielfältigen und nicht nur wirtschaftlichen Einfluß seines britischen Gegenübers steht. Das ist ein Serum, das tief in den norwegischen Volkskörper eingedrungen ist. Dennoch muß festgestellt werden, daß die weitreichende Aktivität des deutschen Rundfunks in seinem Feldzug gegen die Lügen der Westmächte oft genug Früchte bis in die entlegensten Hütten der norwegischen Fjorde getragen hat. Denn zweierlei findet man hier überall: den elektrischen Kochherd und einen Großempfänger. Und jeder zweite Norweger spricht deutsch. Daß sie oft und nicht nur in letzter Zeit die deutschen Sender empfangen haben, beweisen viele Einzelheiten ihres Wissens über die Vorgänge in unserer Heimat. So sind viele Maßnahmen, zu denen dieser Krieg zwang, rückhaltlos von ihnen verstanden worden. Als wir am Abend dieses Tages das Haus betreten, das uns vorläufig Unterkunft geben soll, hat die junge Frau in der Mitte der Stube einen Haufen von altem metallenen Hausrat aufgeschichtet. Daneben liegt ein mit ungelenker Hand beschriebener Zettel: „Zu sammeln for Hitler!"

15. April

Seit Mitternacht tost heulend der Nordweststurm um unser Haus. Die Brandung dröhnt bis zu uns herüber. Eine Kette englischer Kampfflug-

zeuge wird um 13,30 Uhr von unseren Jägern mit Verlusten für den Gegner zurückgewiesen. Der Kaufmann inmitten des Dorfes schließt seinen Laden. Er folgt den letzten des Dorfes, die am späten Nachmittag in die Sicherheit der Berge ziehen, um nicht von britischen Bomben getroffen zu werden. Die Dorfbewohner haben den Soldaten den größten Teil ihres Viehs zur Pflege zurückgelassen und auch das Futter bereitgestellt. Das verlassene Dorf wirkt unheimlich in der Dämmerung des Abends. Es ist, als bereite sich etwas vor. Kurz vor Mitternacht weckt uns das Knattern der leichten Flak, die dumpf polternden Explosionen der schweren Geschütze und das sonore Dröhnen der anfliegenden englischen Maschinen. Die Leuchtspurgeschosse legen ihre blitzenden Zeichen in den Himmel. Scheinwerfer greifen hinauf. Drei kurz aufeinanderfolgende Detonationen lassen klirrend die Scheiben aus den Rahmen springen. Zwei Bilder fallen krachend zu Boden, und der Spiegel schwankt wie eine Luftschaukel an der Schnur. Ein Reihenabwurf ist knapp hundert Meter hinter unserem Haus, aber weit entfernt vom eigentlichen Ziel, dem Flughafen, in die Felsen geschlagen. Mit Hilfe der Wolken, die unter dem Licht des halben Mondes gespenstische Formen annehmen, fliegen die Briten immer wieder an. Deutlich sind die schwarzen Schatten ihrer Maschinen unter dem Wolkengrau zu erkennen. Eine hat haarscharf Kurs auf den Platz, als ein Scheinwerfer sie fängt. Im selben Moment wirft der Engländer seine Bomben ab, die weitab vom Ziel im Boden zersplittern, und reißt das Flugzeug in einer weiten Linkskurve hoch. Zwei Stunden lang währt der englische Versuch, durch Bombenabwurf den wichtigen Flughafen unbrauchbar zu machen. Er scheitert an der tapferen Abwehr der Flakkanoniere, die undurchdringliche Sperren in den Himmel schießen. Der britische Erfolg besteht in einigen zertrümmerten Fensterscheiben und einem abgedeckten Ziegeldach.

16. April

Wir fliegen mit den Kampfstaffeln mehr als 1000 Kilometer nach Norden, über eine Landschaft, in der das Meer und die weit mehr als 2000 Meter hohen Gebirgszüge mit den Schluchten der Fjorde eine Szenerie von herber Schönheit bilden. Aus den Fjorden schimmert das Wasser in tiefem Blau, während über den sonnenbeschienenen Bergen ein purpurnes Rot liegt. In tiefer Einsamkeit kleben die Wohnstätten tief unten an den Felsen. Alle Punkte von strategischer Bedeutung, vor allem in Südnorwegen, sind innerhalb weniger Tage so stark von uns gesichert, daß jeder Annäherungsversuch des Feindes im Keime erstickt werden kann. Im äußersten Norden werden einige

englische Kriegsschiffe von unseren Staffeln gesichtet und angegriffen. Auf unserem Abschnitt aber ist über Hunderte von Kilometern kein Gegner zur See angetroffen worden.

17. April

In den frühen Morgenstunden starten unsere Kampfverbände. Eine Einheit von einem britischen Kreuzer und vier Zerstörern ist etwa 200 Meilen in See gemeldet worden. Bei unserem Angriff wird der Kreuzer so mit Bomben belegt, daß er brennend und mit schwerer Schlagseite aus dem Verband ausscheidet. Die britischen Zerstörer sind längsseit des Kreuzers herangefahren, um die Besatzung zu übernehmen. Gegen Mitternacht erfolgt ein Luftangriff auf unseren Flugplatz. Wieder fallen die Bomben weitab vom Ziel. Eine englische Fallschirm-Leuchtbombe hüllt die Berge drüben minutenlang in schwefelgelbes Licht. Die Flak verhindert wie immer jeden britischen Erfolg. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. Als die Engländer zwei Stunden später nochmals kommen, bleiben wir in den Hütten liegen.

18. April

Im Hafen in der Nähe des Flugplatzes sind weitere Transportschiffe mit Infanterie und Geschützen eingelaufen. In langen Kolonnen ziehen sie über die Landstraßen. Die Sicherung dieser Küste gegen England wird mit jedem Tag stärker.

Vormarsch im Bergland Südnorwegens

Noch hüllen Frühnebel und Regenwolken die Gipfel der südnorwegischen Berge ein. Die Sicht ist schlecht. Auf der verschneiten Straße — fast der einzigen, die in den Raum nördlich von Oslo hineinstößt — marschiert deutsche Infanterie unaufhörlich vorwärts. 300 Meter steigen die Berge rechts der Straße an. Zackige Felsgrate überbrücken oft drohend den Weg. Die Kompanie an der Spitze der vorstoßenden Truppen hat die Marschsicherung übernommen. Zahlreiche Wegsperren sollen unseren Vormarsch aufhalten. Frische Skispuren, die oft den Weg kreuzen oder an den Hängen mit ihm parallel laufen, lassen darauf schließen, daß hier feindliche Spähtrupps gewesen sind. Größte Vorsicht ist also am Platze. Die Spitzenkompanie schickt je eine Schützengruppe links und rechts des Weges als Seitensicherung aus. Nur mühevoll können sich die Männer in dem tiefen Schnee den Weg bahnen.

Gefällte Tannen versperren wieder einmal die Straße. Gerade hat die Spitzengruppe die Sperre erreicht, da setzt plötzlich aus dem dichten Tannenwald des rechten Hanges feindliches MG.-Feuer ein. Kurze Feuerstöße folgen schnell hintereinander. Die Schüsse liegen zu kurz. Ein LMG. ist inzwischen von der Spitzengruppe, die schnell Deckung genommen hat, in Stellung gebracht und erwidert das Feuer. Das feindliche MG. verstummt nach wenigen Minuten. Die als rechte Seitendeckung ausgeschickte Schützengruppe arbeitet sich schnell vorwärts. Nur noch etwa 200 Meter ist sie von der Stelle entfernt, wo das feindliche MG. schoß. Da, was ist das? Wie ein Pfeil schießen drei Gestalten auf Schneeschuhen den steilen Hang hinunter, eine Schneewolke hinter sich lassend. Schüsse jagen hinter ihnen drein. Getroffen! Einer fällt, die beiden ersten entwischen.

Die Straßensperre ist bald beseitigt. Sägen und Äxte treten in Tätigkeit und zerlegen die dicken Baumstämme. Viele Hände packen zu, rollen die Stämme zur Seite und räumen die Zweige fort. Nach wenigen Minuten geht der Vormarsch weiter.

Stunden vergehen. Der Himmel hat sich stark bezogen, leichter Schnee-

fall hat eingesetzt. Dann und wann tauchen links und rechts der Straße einzelne Häuser auf, die aber alle von den Bewohnern verlassen sind. So kommen wir schnell voran. Noch zweimal versucht der Gegner anzugreifen. Der Höhenzug links der Straße wird von einer Infanteriepatrouille in Zugstärke durchkämmt. Gewehrfeuer, das von dort zu hören ist, zeigt an, daß hier Feindberührung sein muß. Wie der Zugführer später berichtete, war ein feindlicher Spähtrupp von etwa zwanzig Mann, natürlich alle auf Schneeschuhen, aus einem Versteck etwa 100 Meter voraus aufgetaucht und hatte einen Feuerüberfall versucht. Doch die Überrumpelung gelang nicht. Nach kurzem Feuergefecht mußten die Norweger fluchtartig ihr Versteck unter Zurücklassung von Waffen und Munition verlassen. Zwei Gefangene wurden eingebracht. Ein anderer feindlicher Spähtrupp versuchte in rascher Fahrt von dem rechten Hang herunterkommend den nachrückenden deutschen Kolonnen in die Flanke zu stoßen. Auch dieser Angriff wurde durch sofort einsetzendes deutsches MG.-Feuer abgewiesen.

Gegen Mittag erreicht die Spitze ein Dorf, das von den Einwohnern geräumt ist. Eine am Ortsausgang gesprengte Flußbrücke macht ein weiteres Vorrücken vorläufig unmöglich. Wenn auch die Fußtruppen die Brücke umgehen können, so bildet sie aber für Wagen und Geschütze ein nicht zu umgehendes Hindernis, das erst beseitigt werden muß. Da außerdem von den Bergen wieder Feindbewegung gemeldet wird, befiehlt der Kommandeur Halt. Sicherungen werden ausgestellt, Spähtrupps losgeschickt, ein Krad-Melder benachrichtigt die zum Wiederaufbau der Brücke benötigten Pioniere. Inzwischen werden die von den Bewohnern verlassenen und stark demolierten Häuser von uns nach Verstecken durchsucht. In der Schule greifen wir zwei unter Stroh versteckte Norweger auf, die mehrere hundert Schuß MG.-Munition bei sich haben. Sie ergeben sich kampflos. Die Häuser werden schnell etwas wohnlich eingerichtet, die Fußböden mit Decken ausgelegt, die Fenster mit Kistenbrettern vernagelt und in den Öfen Feuer gemacht. Die Feldküche hat ein warmes Essen zubereitet, das erste seit zwei Tagen.

Einem Spähtrupp gelingt es, zwei Gefangene zu machen. Aus ihren Angaben geht hervor, daß der Gegner am nächsten Morgen in aller Frühe einen Gegenangriff plant. Dem müssen wir auf alle Fälle zuvorkommen!

Am Nachmittag trifft bereits der angeforderte Pioniertrupp ein. Bäume werden gefällt, Bohlen und Bretter angefahren. Fieberhaft wird an der Wiederherstellung der gesprengten Brücke gearbeitet. Denn sie muß fertig werden, muß bis zum Einbruch der Dunkelheit selbst für schwere Last-

wagen passierbar sein. Und es wird geschafft. Bereits abends rollen die ersten Wagen hinüber.

Die Nacht verläuft ruhig. Nirgends wird Feindberührung gemeldet. Beim ersten Tageslicht geht der Vormarsch weiter. Links und rechts steigen die Berge fast senkrecht an. Die Straße ist wie am Vortage wieder durch Baumsperren verriegelt. Diese zu beseitigen sind unsere Soldaten allmählich gewöhnt. Sie halten den Vormarsch nicht sonderlich auf.

Da öffnet sich der Weg. Die Felsen treten zu beiden Seiten zurück. Ein Rundtal macht die Aussicht frei. Nichts Verdächtiges ist zu erkennen. 300 bis 400 Meter entfernt, da, wo die Berge wieder zusammenstoßen, links und rechts der Straße ein Haus. Vorsichtig pirscht sich der Spitzentrupp heran. Nur wenige Meter ist er vorwärts gekommen, da setzt, wie auf ein Zeichen, von vier oder fünf Stellen gleichzeitig Feuer ein. Aus dem Hause links der Straße schießt ein feindliches MG. Die Geschoßgarben kommen aus einem wenige Zentimeter breiten Spalt des Stalldaches. Halbrechts voraus aus dem Wald fallen Gewehrschüsse. Hier also will der Gegner den deutschen Vormarsch aufhalten! Drei MG.s sind blitzschnell im Straßengraben und hinter einem Felsvorsprung in Stellung gebracht. Wenige Sekunden später richten sie ihre Laufmündung auf den versteckten Feind. Auch aus dem Wald wird heftig geschossen. Selbst aus den Baumspitzen scheint man zu schießen. Langsam schiebt sich ein Schützentrupp unter Ausnutzung jeder Deckung an den Waldrand heran, gewinnt in einer Mulde etwas Höhe und ist in der Lage, Flankenfeuer zu geben. Inzwischen haben die drei MG.s ihre Wirkung nicht verfehlt. Das feindliche MG. ist verstummt. Jetzt kann auch der Wald unter Feuer genommen werden. Damit hatte der Gegner wohl nicht gerechnet. Sofort ist ein Nachlassen des feindlichen Gewehrfeuers festzustellen, bald hört es gänzlich auf. Was vom Feinde noch übriggeblieben ist, zieht sich schleunigst zurück. Hier ist seine Widerstandskraft gebrochen. Der weitere Vormarsch der deutschen Truppen vollzieht sich an diesem Tage ohne wesentliche Störungen.

Jagd auf den „Bösewicht"

Um es gleich vorweg zu nehmen: Mit dem Bösewicht ist ein englisches U-Boot gemeint, das die Gewässer des Kattegatt unsicher machen soll, und der Funkmaat Hein, ein äußerst wichtiger Mann auf unserem Torpedoboot, hat ihm diesen Namen gegeben. Im allgemeinen macht Hein keine Unterschiede zwischen englischen U-Booten, Flugzeugen oder Zerstörern, er hat von allen eine gleich schlechte Meinung, aber hier liegt der Fall etwas anders. Der verantwortliche Mann für den drahtlosen Verkehr an Bord eines Torpedobootes hat an sich schon nicht viel Zeit, denn er darf keine der Nachrichten und Befehle verpassen, die für Schiff und Mannschaft von lebenswichtiger Bedeutung sein können, aber wenn es gerade gebratene Leber und grüne Bohnen gibt, und dann haut so ein Kerl dazwischen ...

Aber ich will lieber der Reihe nach berichten. Schon am frühen Morgen geht es los. Wir haben kaum die norwegischen Gewässer hinter uns, da schickt Hein einen Funkspruch auf die Brücke, den eines unserer Aufklärungsflugzeuge „an Alle" gerichtet hat: „In Planquadrat soundso Ölspuren gesichtet. Vermute U-Boot, greife an!" — Diese Nachricht bringt es mit sich, daß in der Kombüse viele Kannen schönen heißen Kaffees wieder kalt werden; denn wer von uns könnte an Frühstück denken, wenn feindliche U-Boote ihr Unwesen treiben? Nicht daß wir für unser Boot fürchten, denn es ist schnell und wendig und für U-Boote ein gefährlicher Gegner, aber wir haben wertvollere Einheiten unserer Flotte zu schützen, die nach erfüllter Aufgabe nunmehr der Heimat zustreben.

Nur wer die Wichtigkeit dieser Aufgabe begreift, kann den Zustand verstehen, den eine U-Boot-Meldung auf unserem Boot auslöst. Auf der Brücke ertönen laute Kommandos, grelle Glocken schlagen in allen Räumen an. Ein Zittern geht durchs Schiff. Die Schlote beben. Dicke Rauchschwaden wälzen sich nach achtern, erst weiß, dann schwarz, um gleich darauf ganz zu verschwinden. Unser Boot scheint von einem unheimlichen Leben erfüllt. Wie ein Raubtier setzt es zum Sprung an, noch eine kurze Pause, als wolle es alle seine Kräfte sammeln, dann schießt es vorwärts, rücksichts-

los die Wogen zerteilend, die wie ein Sturzbach hinter uns zusammenschlagen. Wild kurvend pflügen wir das Meer. Zitternd klettern die Zeiger der Instrumente in die Höhe. Die Mannschaft aber legt die Schwimmwesten an und bezieht ihre Gefechtsstationen. Aller Augen sind aufs Wasser gerichtet. Der Ausguck ist von allen besetzt, die sich an Deck befinden. Sogar der Koch ist dabei, denn kein Augenpaar ist zuviel, wenn es gilt, den „Spargel" eines U-Bootes auszumachen, der sich so leicht hinter den Wogen verstecken kann. Am schwersten haben es die, die an den Wasserbomben stehen. Am äußersten Ende des Bootes liegen die gefährlichen Sprengkörper in ihren Gestellen, bereit, sofort über Bord geworfen zu werden, wenn das U-Boot entdeckt ist. Der Platz, an dem sie liegen, ist bei dieser Geschwindigkeit eine Hölle. Drohend steigen Berge von weißer Gischt über den Männern auf. Sie haben sich mit Leinen festgebunden, um der Wucht der aufgewühlten Wassermassen widerstehen zu können. Das Heck des Bootes ist ganz in weißen Schaum getaucht. Für Sekunden scheinen die Sturzwellen alles Lebende verschlingen zu wollen, aber immer wieder tauchen die triefenden Gestalten an ihrem Posten auf.

Und alle hat das Jagdfieber gepackt. Jeder steht auf dem Anstand. Der Begriff Zeit hat jede Bedeutung verloren. An Essen und Trinken denkt keiner. Beinahe schmerzhaft ist diese ungeheure Spannung. Endlich kommt von der Brücke der Befehl: „U-Boot-Alarm beendet!" Das Jagdglück ist uns nicht hold.

Zweimal an diesem Morgen erlebten wir das, was ich hier erzählt habe. Zweimal mußten wir Frühstück, Kaffee und alles stehen lassen, was im harten Dienst Momente der Erholung bedeutet. Dann passierte die Sache mit der gebratenen Leber und den grünen Bohnen. „Hein" hat gerade seinen Schlag in die Funkerbude gebracht bekommen und legt seinen Arm schützend um den Teller, damit er bei dem Seegang nicht über „Stag" gehe. Natürlich nimmt er die Kopfhörer beim Essen nicht ab, denn es könnte ja sein ... Es war so: Kaum hat er den ersten Bissen im Mund, da summt es in seinen Ohren „tüt, tüüt, tüt, an Alle, an Alle — im Planquadrat soundso Unterwassergeräusche festgestellt. Erhöhte Aufmerksamkeit befohlen". Diesmal springt Hein auf wie ein geölter Blitz. Planquadrat soundso, das ist ja in unserer unmittelbaren Nähe! Einen wehmütigen Blick wirft Hein noch auf den dampfenden Teller, dann sind Leber und Bohnen vergessen. „Dieser verdammte Bösewicht" knurrt Hein und gibt die Meldung an die Brücke weiter. Jetzt hat der Englishman seinen Namen weg. Er heißt im

ganzen Schiff der Bösewicht, und jeder schwört, daß es ihm diesmal an den Kragen gehen soll.

Wieder verwandelt sich das Schiff im Bruchteil von Minuten. Heulend jagen die Turbinen auf die höchste Drehzahl. Die Kommandos überstürzen sich. „Beide Maschinen A. K. voraus!" — „210 Grad" — „Recht so" — 160 Grad" — „Recht so" — „Achtung Schiff dreht Steuerbord". Dieser Befehl wird blitzschnell weitergegeben, denn jetzt muß sich alles festhalten. Eine Hand fürs Schiff, eine Hand für den Mann! Zischend legt sich unser schmales Boot auf die Seite. Was nicht niet- und nagelfest ist, geht bei diesem Manöver über Bord. Jetzt liegt das Boot auf neuem Kurs und richtet sich willig wieder auf. Da — ein vor uns kreuzendes Vorpostenboot schießt Sternsignale. „Höchste Gefahr!" — Der Feind ist gestellt! Wir brausen der Stelle zu, wo der Bösewicht gesichtet wurde. Wasserbomben! Eine, zwei, vier, sechs, zehn! Schwerfällig plumpsen die mit hochbrisantem Sprengstoff gefüllten Trommeln über Bord. Alles hält den Atem an. Jetzt geht ein harter Schlag durchs ganze Schiff. Wir spüren, wie das Deck unter unseren Füßen in die Höhe springt. Hinter uns spritzen wie Peitschenschnüre kleine Fontänen hoch. Dann bricht eine gewaltige Säule aus dem Kielwasser empor. Zehnmal wiederholt sich das grandiose Schauspiel, dann ist der „Bösewicht" kein Bösewicht mehr.

Woher wir das wissen? Wo plötzlich soviel dunkelbraunes Öl an die Meeresoberfläche kommt, da hat meistens ein U-Boot seine letzte Fahrt beendet. Sicherheitshalber entnimmt unser Ingenieur eine Probe dieses Öls und stellt durch Emulsionsproben einwandfrei fest, daß es sich um das von englischen U-Booten benutzte Öl handelt, Öl, wie wir es benutzen, reagiert anders! Hein grinst über das ganze Gesicht. Jetzt ist es fürs erste aus mit der Störung des Mittagessens. Er macht sich über seine kalt gewordene Leber mit grünen Bohnen her, und sie schmecken ihm genau so gut, als ob sie eben aus der Kombüse gekommen wären.

Vormarsch auf Hoenefoss

Am späten Nachmittag gibt der Major den Offizieren seines Bataillons in einem Zimmer eines der Osloer Hotels die Lage bekannt. Von unten aus der großen Halle dringen in seltsamem Gegensatz die Klänge einer Tanzkapelle herauf. Friedlich ist das Leben in der Stadt.

In aller Herrgottsfrühe Start. In dem unwegsamen, alpinen Gelände ist auf die schweren Nachschubkolonnen verzichtet worden. Auf Lastwagen wird das Bataillon nach vorn geworfen. Jeder Mann führt für ein paar Tage Verpflegung mit sich. Es kommt darauf an, schnell und beweglich zu sein. Hier werden keine Schlachten geschlagen. Teile der norwegischen Armee leisten in kleinen Gefechten hinhaltenden Widerstand, sprengen Brücken und enge Paßstraßen, um unseren Vormarsch zu erschweren.

Gleich hinter Oslo zieht sich die Straße nach Bergen in gewundenen Kehren bergan. Auf den Höhen liegt noch Schnee, und je höher wir steigen, desto mehr rückt er an die Straße heran, bis wir wieder mitten im Winter sind. Zwar scheint die Sonne warm, aber im Schatten ist es empfindlich kalt. In der Nacht ist vom Nachbarbataillon der Gegner um einige Kilometer zurückgeworfen worden. Er ist im Weichen, und ehe wir dran sind, vergeht ein gutes Stück Weg. So heißt es zunächst marschieren. Das Gepäck liegt auf den Lastwagen, die Schützen tragen ihre Waffen und soviel Munition wie nur möglich, die schweren Waffen der Maschinengewehrkompanie halten es genau so.

Nach 30 Kilometern die erste Sperre. Ein paar Bäume quer über die Straße gelegt. Nach zehn Minuten liegen die Tannen im Abgrund zu unserer Linken. Unangenehmer ist schon die nächste Sperre. 25 bis 30 Meter tief ist die Straße in einer Schlucht durch den Fels getrieben, den die Norweger weggesprengt haben und der nun bis zu drei Metern hoch die Fahrbahn bedeckt und sie unwegsam macht. Ausweichen kann man hier nicht. Links fällt die Wand 300 Meter zum Fjord ab, rechts steigt sie doppelt so hoch an.

Eine Kompanie bleibt zurück, und während die anderen weiter vorstoßen, wird das Hindernis mit viel Hau-Ruck und ausgelassenen Scherzen

weggeräumt. Dann geht es weiter, auf Hoenefoß zu, das jenseits des Fjordes liegt. Diese kleine Stadt mit ihrem Militärlager ist unser Ziel. Wir setzen alles daran, um in einem Tagesmarsch, der allerdings 60 Kilometer betragen wird, dort zu sein. Es kam aber anders.

Dort, wo der Fjord sich zu einem See verengt, ist wieder die Brücke gesprengt. Aber das Eis trägt noch, obwohl wir Mitte April schreiben. Frei dem Beschuß des Gegners ausgesetzt, ohne Deckung auf der weiten glatten Fläche stößt die Spitze zum anderen Ufer vor. Noch ist alles ruhig. Wenn der Gegner sich überhaupt festsetzen will, dann kann er es nur hier tun. Und richtig, kaum ist die Infanteriespitze um eine Bergnase vorgerückt, wird sie von wütendem Maschinengewehrfeuer empfangen. Ein Sprung an die Felswand, hinter die großen Blöcke, die einen Absturz zum Fjord hin verhindern sollen. Die ersten Verwundeten melden sich. Hier weiter zu marschieren ist unmöglich. In zeitraubenden Umgehungsmanövern mit fast alpiner Kletterei bergauf, bergab, versuchen wir den Gegner abzufangen. Das kostet viel Zeit. ... Sprungweise gehen die Schützen im Schutz der schweren Maschinengewehre vor, der Gegner streut unregelmäßig das Gelände ab und hält die Straße unter Feuer, sobald sich dort etwas rührt. Erst, als von links her die schweren Granatwerfer auch ein gewichtiges Wort mitreden und ein paar Häusergruppen, aus denen geschossen wird, systematisch abstreuen, verstummt das Feuer. Die nachstoßende Schützenkompanie findet nichts mehr vor.

Eine Kompanie vorn, der Rest des Bataillons gestaffelt dahinter, geht es weiter. Zehn Kilometer vor Hoenefoß macht das Nachbarbataillon Quartier. Die heutige Marschleistung betrug 50 Kilometer, dazu teilweise kämpfend quer über die Berge. Die Kräfte müssen für den nächsten Tag geschont werden. Nur unser Bataillon, das vollständig auf Fahrzeuge verladen werden kann, soll noch weiter vorstoßen, möglichst bis nach Hoenefoß hinein.

Kaum sind die ersten sichernden Fahrzeuge aus dem Schutze des Dorfes herausgetreten, hämmern von drei Seiten die Maschinengewehre des Gegners auf uns ein. Im Schutze der Dunkelheit haben sich die Norweger noch einmal festgesetzt.

Eng in den Straßengraben gepreßt, warten wir das Ende des Feuerstoßes ab. Irgendwann muß der Gegner aufhören zu schießen. Maschinengewehrgurte ohne Ende sind noch nicht erfunden worden. Vorerst aber spritzen die Geschosse aufsprühend über das Straßenpflaster hin, klatschen gegen die Baumstämme, Aststücke rieseln auf uns herab.

Jetzt antworten unsere MG.s, die eine kurze Feuerpause des Gegners benutzt haben, um in Stellung zu gehen. Mit einem Zug stößt ein Leutnant zu beiden Seiten der Straße vor. Gewaltsam soll der Gegner geworfen werden. Es ist immer wieder dasselbe; kaum sind wir auf Handgranatenwurfnähe herangekommen, da zieht sich der Gegner zurück. Mitternacht ist schon vorüber, als die Berührung mit drüben abreißt. Es fängt an zu schneien, ein unangenehmer Wind kommt auf. Für die paar Stunden der Nacht bezieht das Bataillon notdürftig Quartiere.

Am Morgen wird der in der Dunkelheit unmöglich gewordene gewaltsame Vorstoß durchgeführt. Nichts rührt sich. Von norwegischem Militär ist nichts mehr festzustellen. Unsere Infanteriespitze tastet sich durch die Stadt hindurch, und da sie nirgends auf den Gegner stößt, besetzt sie die jenseitigen Ausgänge. Auch das Militärlager in der Nähe ist leer. Ausgeflogen. Hoenefoß, um das wir anderthalb Tag und eine Nacht marschierten und kämpften, für das wir Kälte und Entbehrungen auf uns nahmen, es ist unser, und ein Stück der Straße nach Bergen in unserer Hand.

Die Vernichtung eines britischen Zerstörers

Trübe und diesig fängt der Morgen an. Der Sturm, der die ganze Nacht hindurch wütete, hat sich etwas gelegt. Aber immer noch steht eine grobe See und läßt unseren Zerstörer rollen und stampfen. Wir machen hohe Fahrt voraus. Sind ganz allein. In der Nacht hatten wir uns vom Verband gelöst. Nun suchen wir die Kameraden. Eifrig spähen die Beobachter in die Runde. Plötzlich zerreißt ein Blinksignal 90 Grad steuerbord den Nebel. Wieder und wieder gibt das in gleichem Kurs fahrende Schiff sein Erkennungszeichen und fragt nach dem unseren: Einen unserer Zerstörer haben wir wiedergefunden. Bald auch ein Blinksignal voraus. Immer weiter stürmen wir nordwärts. Hoch schlagen die schweren Brecher über die Back. Müde, abgespannt und seekrank liegen unsere Steiermärker im Vorschiff. Seit vielen Stunden werden sie durch die schwere See auf und nieder gewuchtet, nach links und rechts gerollt. Einer sagt verzweifelt: „Lieber zehn schwere Batterien nehmen als noch einmal zur See fahren!" Die Hochachtung der Landser für unsere blauen Jungs ist nicht mehr zu überbieten.

Dann kommt auch unser Flottillenboot in Sicht und übernimmt wieder die Führung des Verbandes. Weiter und weiter wühlt er nach Norden. Funkspruch vom Flottillenboot: „Steuerbord weit voraus Kriegsfahrzeug!" — „Alarrmm!" Alarm für alle Boote. Feindliche Kräfte voraus? Der wieder aufkommende Sturm reißt unsere Rauchfahnen trotz der hohen Fahrt noch vor uns her.

Meldung vom Artilleriestand: „Vorn wird geschossen!" Jetzt ist die Frage Freund oder Feind entschieden. Wo geschossen wird, ist Freund und Feind. Jetzt gilt nur noch unsere alte Schlachtdevise: „Zerstörer ran an den Feind!" In höchster Fahrt schießen wir vorwärts. Ob wir noch eingreifen können?

Endlich kommt Klarheit. An der Kimm sehen wir durch den Dunstschleier das Mündungsfeuer eines großen Schiffes. Ein deutscher schwerer Kreuzer wird erkannt. Er schießt, schießt, was aus den Rohren heraus will. Aber wo ist der Gegner? Mit unseren Gläsern suchen wir weit die Kimm ab. Aber wir täuschen uns. Dicht, so dicht, wie man es in einem

modernen Seekrieg niemals erwartet hätte, liegt der Gegner bei unserem Schiff. Er wird als englischer Zerstörer ausgemacht, der in höchster Fahrt auf seinen Gegner zuschießt. Auf halbem Wege nebelt er sich ein. Schießt dabei gleichzeitig mit sämtlichen Rohren aus der Vernebelung heraus. Unser Kreuzer schießt nicht mehr. Wartet ab, wie die Dinge wenige hundert Meter vor ihm sich entwickeln. Da taucht der Zerstörer, breitseits zum Kreuzer liegend, auch für unsere Augen klar sichtbar aus der Vernebelung auf. Unser AO. schreit vom Artilleriestand herunter: „Frage von AO. an Kommandant! Bitte um Feuererlaubnis!" — „Nein", tönt die Stimme des Kommandanten zum Artilleriestand hinauf.

Unser Kreuzer feuert eine schwere Salve auf den breitseits vor ihm liegenden Zerstörer. Stahlzerfetzend schlagen die Granaten im Gefechtsturm des Zerstörers ein. Der wendet hart, legt beim Wenden scharf über, so daß es für uns aussieht, als ob er kentert. Geht wieder in eine Nebelwolke zurück. Plötzlich wird auf dem schweren Kreuzer „Torpedogefahr!" gegeben. Zwei Torpedolaufbahnen schießen aus der Vernebelung heraus. Eine steuerbord am Steven weit vorbei. Die andere genau auf den schweren Kreuzer zu. Überlegenes und geschicktes Manövrieren läßt die Blasenbahn an Backbord vorbeirauschen. Jetzt sehen wir, wie unser Kreuzer in die Nebelbank hineinschießt. Wieder fragt unser AO. den Kommandanten: „Bitte um Feuererlaubnis!" „Nein! Unser Kreuzer wird allein fertig!" Wir müssen uns darauf beschränken, Zuschauer dieses denkwürdigen Schauspiels zu sein.

Der Zerstörer gleitet achteraus. Liegt treibend auf der wild tobenden See. Da! Aus der schwarzen Wolke, die um den Zerstörer liegt, schießt eine hohe Feuersäule. Volltreffer. Plötzlich legt sich der Zerstörer schwer über und sinkt. Unter Wasser explodieren die Kessel. Schwere Detonationen erfüllen den Horizont.

Auf dem schweren Kreuzer, der jetzt abgestoppt daliegt, kennt die Begeisterung der Matrosen und Gebirgsjäger keine Grenzen. Aber nicht einen Augenblick wird die Pflicht zur Rettung Schiffbrüchiger versäumt. Befehl an uns: „Nehmen Sie Schiffbrüchige auf!" Wir drehen bei und suchen die See ab. Hin und her. Schwer schlägt die See bei den plötzlichen Wendungen über Bord. Aber es hat keinen Zweck mehr. Wer jetzt nicht gerettet, ist verloren.

Der Alarm ist beendet. Die Fahrt wird wieder aufgenommen. Hundert Seemeilen vor der Küste spielte sich der Kampf ab. Ein Funkspruch an die Flotte meldet: „Fühlungshalter versenkt!"

Deutscher Aufklärer vernichtet englisches U-Boot

13. April. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: Bei der Überwachung der Nordsee überraschten deutsche Kampfflugzeuge am heutigen Tage zwei aufgetaucht fahrende britische U-Boote. Beide U-Boote wurden mit mehreren Bomben angegriffen und durch Volltreffer versenkt.

Von der Vernichtung eines dieser englischen U-Boote, das zur Fernfahrt auslief und dann von der Besatzung eines deutschen Aufklärers versenkt wurde, erzählt der folgende Bericht. Das U-Boot gehörte zur Spearfish-Klasse, besaß eine Massenverdrängung von 960 Tonnen und hatte eine Besatzung von 40 Mann. Drei wohlgezielte Bomben bohrten das Boot in dem Augenblick in die Tiefe, als es auf der Flucht vor dem deutschen Flugzeug zu tauchen versuchte.

„Mit England geht es bergab", das war die freudige Feststellung der deutschen Flugzeugbesatzung, als sie von ihrer erfolgreichen U-Bootjagd erzählte und wir bei einem Gespräch über neue Chancen mit dem Zirkel auf der Karte nachrechneten, daß heute der Weg zu den Shetlands sich um zwei Drittel, nach den Orkneys und Scapa Flow um die Hälfte, nach dem Firth of Forth um gut ein Drittel verkürzt hat.

Und nun berichten diese Männer, die wir auf ihren Flügen kennen und schätzen lernten. Draußen in der mittleren Nordsee heult die See ihr Sturmlied mit Windstärke 5. Sturmgesellen des Meeres waren jene Männer der Besatzung, die zur bewaffneten Aufklärung und U-Bootjagd trotz ungünstigster Witterung aufbrachen zur Sicherung der norwegischen Küste.

Die „Wetterfrösche" bezeichneten diesen aufgeregten Zustand des Blanken Hans kurz in ihrer Fachsprache mit „Kaltfrontcharakter", aber die Besatzung macht sich nichts aus der tobenden Flut. Überall Schaumkronen, Brecher und stark wechselnde Sicht.

Vier paar Augen spähen eifrig aus. Es gilt, die gestellte Aufgabe zu erfüllen: englische U-Boote auszumachen, die deutsche Transporte torpedieren wollen. Mit scharfen Gläsern suchen wir den Horizont ab. Unterwasserfahrzeuge sind schwer zu erkennen, dazu gehört ein geschulter Blick und viel

Erfahrung über See. Unsere Besatzung besitzt diese Erfahrung. Der Flugzeugführer blickt backbord voraus, seine Augen haften an einer ganz bestimmten Stelle. Was ist das? Auf einem winzigen Punkt des Meeres sprudeln die Wasser, zeigt sich ein weißschäumender Gischt, ständig am gleichen Ort. Das ist kein Strudel, das ist nicht das natürlich aufgewühlte Meer! Das ist ein U-Boot, durchzuckt es den Flugzeugführer. Alle Augen konzentrieren sich auf den gleichen Punkt. Die Maschine stößt auf einen Steuerdruck nach unten — wie ein Falke, der sein Opfer sucht. Das Katze- und Mausspiel beginnt. Zunächst aber hat die Besatzung eine schwierige Frage zu lösen: Freund oder Feind?

Das Flugzeug dreht ab, verschwindet in einer zufällig vorausliegenden Regenwand und kehrt zurück. Der weiße Schaumkamm ist inzwischen stärker geworden: Das U-Boot taucht auf. Langsam gewinnt es Höhe. Zunächst wird das Sehrohr sichtbar, dann die Silhouette, ein Geschütz auf der Back. Noch ist das Turmluk geschlossen, und am Bug vorbei braust das deutsche Flugzeug. Dann ist die englische Kriegsflagge zu erkennen. Der Typ kann einwandfrei ausgemacht werden: ein englisches U-Boot der Spearfish-Klasse, 960 Tonnen groß, 40 Mann Besatzung.

Jetzt folgen Minuten höchster Spannung. Das Turmluk öffnet sich. Ein paar Männer schauen aus und verschwinden mit Windeseile. Dort unten muß jetzt der Teufel los sein. Man will so rasch wie möglich auf Tiefe kommen; die Besatzung eilt höchstwahrscheinlich in die vorderen Räume, um das vom Kommandanten befohlene Tauchmanöver zu beschleunigen.

Das deutsche Flugzeug setzt zum Angriff an, fliegt eine weite Kurve und läßt dann aus der zweckmäßigsten Höhe drei Bomben fallen, die haargenau hinhauen. Sie liegen hart am Turm. Das U-Boot hat inzwischen etwa drei bis vier Meter Tiefe gewonnen. Was nun folgt, ist schwer zu erzählen: Eine gewaltige Wasserfontäne spritzt hoch. Eine furchtbare Detonation muß die Wände des Bootes auseinandergerissen haben. Dann ein Rauschen und Brausen. Erdbraune Wassermassen quirlen hoch, das untrügliche Zeichen, das wir getroffen haben, gut getroffen! Sekunden später bedecken riesige Ölflecke die See.

Der Gegner ist erledigt. Die See liegt ruhig. Man muß sich um die Besatzung kümmern; der Kampf ist vorbei, den Überlebenden soll — wenn irgend möglich — Hilfe gebracht werden. Vergeblich aber kreist die Maschine über dem Ort der Vernichtung. Nichts ist zu sehen. Kein Rettungsring taucht auf. Churchill hatte wieder eines seiner U-Boote im aussichtslosen Kampf gegen das deutsche Bollwerk Skandinavien zur letzten Fahrt befohlen.

Die Einnahme der Festung Kongsvinger

Das Österdal, durch das der Glomma-Elf zieht, Norwegens größter und wasserreichster Fluß, gleicht einer Wanne voll brauender Nebel. Die sich in zahllosen Steigungen und Kurven zu beiden Seiten des Stromes entlang windenden Straßen schwimmen im Matsch. Auf ihnen nehmen deutsche Infanteristen, Pioniere, Panzerjäger und Kanoniere ihren Weg nach Norden.

In einem kleinen Marktflecken an der Vormarschstraße wird eine Abteilung Infanterie zur Besetzung eines Flugplatzes abkommandiert. Bereits am ersten Tage des Einmarsches in Norwegen hat die deutsche Luftwaffe ihn außer Betrieb gesetzt. Dabei mußten eine Flugzeughalle und einige nagelneue amerikanische Curtiß-Jäger daran glauben. Die Besatzung des Platzes hat ihre Unterkünfte längst verlassen. Während die norwegischen Soldaten entwaffnet wurden, nahmen die Infanteristen den Flughafen in Besitz.

Wir marschieren indessen weiter. Spähtrupps gehen voraus, nach rechts und links sichern Seitendeckungen den Marsch. Bald stößt die Kolonne auf das erste Hindernis. Eine Straßenbrücke ist von den Norwegern gesprengt worden. Mit Hilfe von einigen Baumstämmen wird die Lücke überbrückt. Doch schon kurze Zeit später legt sich ein neues Hindernis in den Weg: eine Baumsperre von rund 200 Meter Ausdehnung. Sie wird beseitigt.

Während die Männer noch bei der Räumung der Straße sind, bringt ein Späher einige norwegische Soldaten ein, die er unter einer Tannengruppe verdeckt aufgestöbert hat. Sie führen Gewehre und ein MG. bei sich, wagten jedoch nicht zu schießen. Ihrem plötzlichen Auftauchen und ihren Angaben zufolge ist erhöhte Vorsicht geboten. Der Führer der Kolonne läßt in Marschrichtung weitergehen. Ein Pakgeschütz wird nach vorn gezogen.

Es dauert auch gar nicht mehr lange, bis die Infanteriespitze in Feindberührung kommt; plötzlich erhält sie aus 300 Meter heftiges Gewehrfeuer. Sofort wird der Kampf aufgenommen. Der Gegner, der sich hinter Baumgruppen, Holzstößen und anderen Deckungen verbirgt, ist schwer zu fassen.

Schließlich kriegen die MG.s ihn aber doch vor den Lauf, und die hinübergesandten Garben zwingen ihn zu fluchtartigem Rückzug.

Eine neue Überraschung bringt das nächste Dorf. Scheinbar tot und verlassen liegen die Häuser und Höfe da. Einen Augenblick verhält die Spitze. Tastend suchen die Ferngläser alle Winkel und Ecken ab. Nichts Verdächtiges zu sehen! Vorsichtig dringen die Männer ein.

Während die erste Gruppe das Dorf schon passiert hat, erhält die nächstfolgende unvermutet wieder Feuer. Ein Zugführer bricht tödlich getroffen zusammen, einige andere Soldaten werden verwundet. Der Zorn der so hinterhältig Überfallenen ist unbeschreiblich. Sie haben die feindlichen Schützen jetzt in den scheinbar verlassenen Häusern entdeckt.

Es entspinnt sich ein heftiger Feuerkampf, der auf der Gegenseite plötzlich aufhört. Wie vom Erdboden verschluckt sind die Feinde in dem ihnen vertrauten unübersichtlichen Gelände verschwunden. Ergebnislos werden die Häuser durchsucht. Patronenhülsen beweisen, daß hier geschossen wurde.

Diese Kampfesweise haben die deutschen Soldaten bei den Norwegern nicht erwartet. Von nun an werden verdächtige Ortschaften systematisch abgesucht. Die Bevölkerung hat einen großen Teil ihrer Wohnungen verlassen.

Die — wie aus den Aussagen einiger verhafteter Zivilisten hervorgeht — fluchtartige Evakuierung ist vom norwegischen Militär befohlen worden. Überstürzt mußten die Menschen ihre Häuser räumen. Hier und da sind jedoch einige zurückgeblieben. Konnten sie sich glaubwürdig ausweisen, wurden sie auch sofort wieder entlassen. Alle übrigen aber wurden in Haft behalten, denn in vielen Häusern fand die Truppe junge kräftige Kerle vor, die sich offensichtlich nach verübtem Überfall erst in Zivilisten verwandelt hatten. Aus einem Haus wurden gleich drei herausgeholt. In der Nähe fand man noch Waffen, Uniformen und Ausrüstungsstücke. Seltsamerweise auch für drei Soldaten! Die „Zivilisten" leugnen zwar zunächst, aber die Röcke passen ihnen wie angegossen.

So nähert sich die Truppe kämpfend, Hindernisse aller Art überwindend und unter miserablen Witterungsbedingungen der Festung Kongsvinger. Auf Grund der bisher vorgefundenen Sperren und bestandenen Scharmützel muß hier mit stärkerem Widerstand gerechnet werden. Der Marsch der seitlich vorrückenden Kolonne geht jetzt durch dichten Tannenwald, den die Infanterie mit aufgepflanztem Seitengewehr durchquert. Drüben auf dem Nordufer des Flusses geht in langer, gruppenweise auseinandergezogener Reihe eine Kompanie vor. Von den schneebedeckten Hängen

steiler Berge heben sich die Männer wie Silhouetten ab. Am diesseitigen Ufer tritt der Wald linker Hand jetzt zurück und gibt den Blick nach Osten frei. Etwa 3000 Meter voraus liegt das Ziel, Kongsvinger.

Hoch über den Dächern der kleinen, 2000 Einwohner zählenden Stadt liegt auf dem Vardeberg, dem Wartberg, eine mittelalterliche Festung. Diese Mauern und Türme bei Widerstand zu brechen wäre das halbstündige Werk einer Batterie. Doch längst haben auch die Norweger die Burg als Verteidigungsanlage aufgegeben und in die Felsen neben dem Berg neue Befestigungen hineingebaut. Kongsvinger beherrscht eine der vier großen nach Schweden führenden norwegischen Reichsstraßen. Heute nun liegen vor seinen Toren deutsche Truppen.

Vorsichtig hat die Spitzenkompanie sich in das offene Gelände vorgetastet. Wie erwartet, schlägt ihr bald Feuer entgegen. Der graue Felsen speit die ersten MG.-Garben aus. Nun wird der Vormarsch zum Angriff. Drüben das Bataillon kann zunächst nicht weiter vor. Auch die Südkolonne wird zum Verhalten gezwungen.

Ein lebhafter Kampf entspinnt sich, dessen Feuer widerhallend zwischen den Bergen rollt und grollt. In das hellere Surren und Zirpen der Gewehr- und MG.-Geschosse mischt sich bald die harte Stimme der Granaten. Dazwischen bellen mit kurzem scharfen Laut die Panzerabwehrkanonen. Das deutsche Feuer bringt den Gegner bald zum Schweigen.

Wieder geht Infanterie vor, erreicht die ersten Häuser der Stadt, dringt in die Gebäude ein, greift einige Zivilisten auf, bringt ein paar Kraftwagen mit norwegischen Soldaten zum Halten, die den anderen Ausgang des Ortes zu erreichen suchen, und gewinnt in schnellem Zugriff die Brücke, die die in zwei Hälften geteilte Stadt verbindet. Unterhalb der Festung treffen sich die beiden Kolonnen.

Der Kommandeur des zuerst in die Stadt eingedrungenen Bataillons begibt sich sofort zur Kommandantur auf die alte Festung, wo ihm ein norwegischer Major Kongsvinger übergibt. In den Kasematten der Festung werden Geschütze und Kriegsgerät als Beute gesichert. Was von der Besatzung noch flüchten konnte, ist weiter nach Norden ausgewichen.

Kongsvinger ist in deutscher Hand. Damit ist ein wichtiger Straßen- und Eisenbahnstützpunkt in Ostnorwegen gewonnen, der als eine bedeutsame Basis den weiteren Vormarsch sichert und alle denkbaren Einbruchswege in diesem Raum beherrscht.

Noch am gleichen Abend stoßen deutsche Truppen auf Elverum vor.

Bombentreffer auf britischen Kreuzer

Beim Morgengrauen des 20. April 1940 starteten wir von unserem Horst. Der Auftrag lautete: „Aufklärung an der norwegischen Westküste. Angriffe gegen englische Seestreitkräfte."

Es war klar, daß dieser Flug nur einen Erfolg bringen konnte, wenn jedes Besatzungsmitglied unbedingt hundertprozentig „auf Draht" war, denn schon rein navigatorisch galt es bei der herrschenden Wetterlage, beachtliche Schwierigkeiten zu überwinden. Wir wollten als kleiner Teil, als ganz kleines Glied dieser großen Gemeinschaft fliegender Besatzungen, mithelfen, einen großen Erfolg zu erringen: Am Geburtstag des Führers einen schweren englischen Kreuzer zu versenken, eine Leistung, die nur aus der Kameradschaft der Besatzungen erwachsen konnte, hinter der jede Einzelleistung verblaßt.

Die eingehende Flugbesprechung hatte gezeigt, daß die Art der Durchführung des Kampfauftrages stark vom Wetter bedingt sein würde. Mein Heckschütze hatte dazu treffend in seiner trockenen Art gemeint: „Herr Leutnant, heute ist mal wieder alles dran. Ich werde vorsichtshalber erst einmal die Zusatzverpflegung empfangen!" Neben seiner eigentlichen Tätigkeit als Heckschütze ist er nämlich „Das Mädchen für alles" und besonders für das leibliche Wohl der Besatzung verantwortlich. Nach seiner Ansicht konnte jetzt eigentlich nichts mehr schiefgehen.

Der Start in der Kette mit vollgetankter Maschine und Bomben schwersten Kalibers klappte wie immer einwandfrei, und mein Bombenschütze äußerte etwas wie: „Hat ja mal wieder hingehauen", als wir auf die Minute genau „die Pulle reinschoben".

Gleich nach dem Start schlossen die Kettenflugzeuge eng auf, um sich nicht im Dreck zu verlieren. Fläche an Fläche fliegend, zum Greifen nahe, konnte man nun auch die beiden anderen Besatzungen in ihren Maschinen erkennen.

Es ist etwas Besonderes, so „zusammengebunden" zu sein und zu fühlen, wie nur ein Wille alles beherrscht: Den Feind zu finden und zu vernichten. Welche Beanspruchung und welches Können ein solches Fliegen, noch dazu bei schlechtem Wetter, vor allem vom Flugzeugführer verlangt,

davon kann sich nur der einen richtigen Begriff machen, der es am eigenen Leibe gespürt hat.

Mit Richtung Nord ging es hinaus auf die Nordsee. Gleich nach dem Verlassen der Küste waren wir in einem dichten Schneeschauer, so daß man die Kettenflugzeuge nur noch als Schatten erkennen konnte. Die Fluginstrumente zeigten einwandfrei an, und auf einen längeren Blindflug waren wir vorbereitet.

Unterdessen hatte unser „bestes Stück" in der Besatzung, unser Bordfunker, alle Hände voll zu tun. Er sagte auch schon bald durch das Kehlkopfmikrophon: „Herr Leutnant, alles klar!"

In kurzen Abständen wurden laufend Kursverbesserungen vorgenommen. Es zeigte sich bald, daß die Windstärke erheblich zunahm, je weiter wir nach Norden kamen.

Der Heckschütze hatte wiederholt die Brennstoffuhren überprüft und war der Ansicht, daß die Motoren bei jedem neuen Einsatz weniger Benzin verbrauchten. Ein guter Heckschütze ist eben doch unbezahlbar! Ich hatte keinen Grund zu widersprechen, und trotz des saumäßigen Wetters war die „Stimmung der Truppe: Gut!", wie der Heckschütze abschließend feststellte.

Bald flogen wir in großer Höhe. Die Atemgeräte wurden aufgesetzt, und schon näherten wir uns bei blauem Himmel und strahlendem Sonnenschein unserem Ziel. Kurz darauf riß die Wolkendecke etwas auf, und man konnte wieder die Erdorientierung nach den tief ins Land hineinreichenden Fjorden aufnehmen. Tief verschneit lag Norwegen mit seinen hohen Gletschern unter uns. Lange Zeit waren wir schon unterwegs, und in einer halben Stunde etwa mußte unser Flugziel erreicht sein.

Wir bereiteten schon alles auf den Angriff vor; die Bombenabwurfgeräte wurden eingeschaltet, alle Schalter und Hebel schnell noch einmal überprüft, die MG.s neu durchgeladen. Wir waren gerüstet.

Viel zu langsam vergingen die letzten Minuten. Ich fragte immer wieder den Bombenschützen, der, über seine Karten gebeugt, mitsuchte: „Sind wir noch nicht da? Wir müßten doch längst da sein!" Dann waren wir aber plötzlich wirklich da. In einem Wolkenloch lag der Fjord unter uns. Im gleichen Augenblick rief der Heckschütze auch schon: „Unter uns ein großes Kriegsschiff." „Und daneben ein ganz großer Transporter." Von jetzt an ließen wir den „großen Pott" nicht mehr aus den Augen. Ich hatte im ersten Augenblick angenommen, daß es sich um ein Schlachtschiff handele, da das Schiff in dem engen Fjord unheimlich groß wirkte. Als wir näher herankamen, erkannte ich eindeutig die charakteristischen Formen eines Kreuzers.

Da sich Wolken vor das Ziel schoben, kam ich beim ersten Anflug nicht mehr zum Angriff. Ich mußte abdrehen und einen neuen Anflug machen. Da setzte stärkste Flakabwehr vom Kreuzer und Transporter ein. Der Kreuzer schien Sperre zu schießen, denn die Flakwölkchen lagen wie ein dichter Teppich über dem Schiff.

Bei einem neuen Anflug sah ich, daß meine Kettenflugzeuge ein Wolkenloch erwischt hatten und zum Angriff kamen. Ich konnte die Lage der Bomben beobachten, die ganz nahe am Schiff, noch etwas zu kurz lagen. Wir hatten den Eindruck, als ob die Flakabwehr daraufhin etwas schwächer wurde. Ich wollte bei meinem zweiten Angriff unbedingt zum Schuß kommen, da sich das Wetter zusehends verschlechterte und wir damit rechnen mußten, daß uns der Kreuzer so noch entwischen könnte. Der Finger lag auf dem Bombenknopf; Bordschütze, Funker und Heckschütze hatten die Hand am Abzug des MG.s.

Es lag eine Spannung auf den Gesichtern, wie ich sie noch nie so erlebt habe. Deutlich stand darin die Frage: „Ob es wohl klappen wird? Werden wir ihn treffen? Es wird, es muß gehen."

Meine Absicht, den Kreuzer überraschend anzugreifen, gelang. Im Anflug ließ die Abwehr merklich nach. Ich drückte sehr stark. Der Bombenschütze hatte den Kreuzer, der verzweifelt zu entkommen versuchte, bald gut im Visier und löste eine Bombe aus. Ein befreiender Ruck im Flugzeug zeigte an, daß sie gefallen war.

Im gleichen Augenblick schrie auch schon der Heckschütze: „Treffer mitten auf dem Schiff an Steuerbord." Unsere MG.s hämmerten; es war wie in einem Hexenkessel. Ich hatte längst Vollgas eingeschoben; die Motoren liefen mit höchster Beanspruchung. Die steilen Berggipfel kamen immer näher. Nach einer kurzen Kurve konnte ich aber in den Wolken verschwinden.

Starke Rauchentwicklung und Feuerschein zeigten uns, daß der Kreuzer, der der Suffolk-Klasse angehören mußte, schwer getroffen war. Wir flogen zurück.

Als wir zur Landung in unseren Horst einschwebten, sahen wir bereits den Wagen unseres Geschwaderkommodores und unseres Gruppenkommandeurs an der Rollfeldgrenze zum Landekreuz fahren. Es war für die Besatzung der schönste Augenblick, unsere Gefechtsmeldung über den Erfolg gleich am Flugzeug machen zu können.

Am Abend hörten wir dann durch eine OKW.-Sondermeldung noch einmal, daß der englische Kreuzer durch eine Bombe schwersten Kalibers versenkt sei.

Angriff auf norwegische Rückzugsstraße

Unaufhaltsam stößt unsere Marschkolonne, wenn auch unter leichten und schweren Gefechten, nach Norden vor. Unser Ziel ist, den rechts von uns kämpfenden norwegischen Abteilungen die Zufuhr- und Rückzugsstraße abzuschneiden. Wenn das gelingt, dann muß der Widerstand im Raume nördlich von Hoenefoß gebrochen sein.

In dem unwegsamen Hochgebirgsland geht der Kampf nur um die Straßen. Wer die Straße besitzt, beherrscht das Land. Seit Hoenefoß hieß es für die Soldaten: Marschieren, marschieren und nochmals marschieren. Der Gegner versuchte, zurückweichend, die Brücken hinter sich zu sprengen und Baumsperren anzulegen, die aber meist recht einfach sind und schnell beseitigt werden können.

Wo Pioniere nicht zur Verfügung stehen, baut die Infanterie die zerstörten Brücken selber wieder auf. Und siehe da, es geht auch. Denn da der Gegner sich auf requirierten Lastwagen zurückzieht und sich unserem Zugriff schnell entziehen kann, müssen wir ebenso schnell sein. Zwar haben die drüben „nur" Maschinengewehre, Maschinenpistolen und Karabiner zur Verfügung, aber sie haben sich eine raffinierte Taktik ausgeklügelt, an schmalen Felsstraßen Baumsperren anzulegen, die flankierend beschossen werden können. Auf diesen Sperren liegt das Feuer der gegnerischen MG.s. Die beiden Panzer, die uns begleiten, tun gute Dienste. Die Infanterie trägt die Hauptlast. Vor sich den Gegner, feuernd, am jenseitigen Talhang flankierend im Walde versteckt, zur rechten den schneebedeckten und zugefrorenen Elf, zur linken die glatte und nässetriefende Felswand. An ihr werden alle Geschosse zu Querschlägern, für jeden Soldaten das unangenehmste, was es an Beschuß gibt.

Über Nacht haben wir in Ruhe gelegen, bei strahlendem Himmel geht es am Morgen weiter. 45 Kilometer müssen heute geschafft werden, dann haben wir eine der Rückzugsstraßen abgeschnitten. Zunächst wird marschiert. Der lange Wurm der Marschgruppe tastet sich vorsichtig durch die Windungen des Tales. Ein paar verstreute Häuser deuten ein Dorf an. Hie und da

eine Baumsperre, die uns nicht lange hindert. Das ist das Ergebnis des Vormittags. Vom Feind nichts zu spüren. Wir kennen das schon. Irgendwo hat er eine seiner bekannten Überraschungen bereitgestellt.

Das Tal verengt sich und macht nach links hin eine Kurve. Die Straße ist auf lange Strecke frei einzusehen. Und hier liegen die Baumsperren dicht aufgeschlossen. Mühsam arbeiten sich die Panzer, die an der Spitze fahren, hindurch. Die Infanteristen folgen. Die Spitzengruppe des ersten Zuges ist gerade bei der letzten Sperre angelangt, da setzt von vorn und von rechts das Maschinengewehrfeuer ein. Hinter Steinen, in Felsnischen, im metertiefen, feuchtnassen Schnee des Straßengrabens sucht alles Deckung. Kleckernd zerbersten die Geschosse an der Felswand, heulen als Querschläger über die Straße hinweg, so daß alles unwillkürlich die Köpfe einzieht.

Wie lange dieser Feuerstoß dauert! Der Norweger feuert und feuert und hat keine Ladehemmung. Nur die Panzer antworten, haben aber kein rechtes Ziel, da aus Dachluken und Kellerlöchern vom jenseitigen Hang geschossen wird. Mündungsfeuer ist nicht zu sehen. Ein paar Verwundete haben wir schon; fast alles Querschläger. Hinter einem riesengroßen Findlingsblock hat der Arzt einen notdürftigen Verbandsplatz eingerichtet, doch auch dorthin verirrt sich hin und wieder eine Kugel. Wir beobachten, pressen die Augen ans Glas, rufen uns die Beobachtungen zu. Zwei Häusergruppen sind so ausgemacht worden, von dort her kommt das Feuer. Der eine Panzer nimmt sie mit seiner 2 cm-Kanone unter Feuer, unsere schweren Granatwerfer setzen ein paar Gruppen hinein. Die trockenen Holzbauten gehen bald in Flammen auf. Ein Halbzug, der über das Eis geschickt wird, soll Nachsuche halten. Bis an den Leib sinken die Männer in den tiefen Schnee ein. Sie kommen langsam vorwärts und finden das MG.-Nest leer. Ein zurückgelassenes MG. und an die tausend leere Hülsen sind die einzige Ausbeute.

Über drei Stunden haben wir festgelegen, ehe wir wieder vorrücken können. In dem Dorf vor uns vermuten wir stärkeren Widerstand und schicken daher zwei Züge über die Bergrücken vor. Von der Seite her sollen sie das Dorf B. säubern. Wir schauen den Männern nach, wie sie einzeln im hohen Bergwald verschwinden.

Lebhaftes Gewehrfeuer kennzeichnet den Weg der beiden Züge. Es verliert sich nach rückwärts, der Feind ist im Weichen. „Spitze M—aarsch! Abstände vergrößern!" — Zusammen mit einem Leutnant, einem Unteroffizier und fünfzehn Mann hängen wir uns an die Panzer an, die ein

Stück weiter vorn stehen geblieben sind. Hinter jedem Panzer hängt eine Menschentraube, die vor dem jeden Augenblick einsetzenden Feuer Schutz sucht. Die Auspuffgase des Motors hüllen uns ein, wir müssen husten und merken es kaum. Angespannt blickt jeder nach rechts und links. So wollen wir uns heranarbeiten an die Häuser und mit Handgranaten die norwegischen Schützen ausräuchern.

Taghell leuchtet der Mond, sein Schein liegt silbern auf den Schneehängen, als wir in die Dorfstraße einbiegen. Nichts rührt sich. Weiter, die nachfolgenden Züge müssen die Häuser durchsuchen. Wieder Baumsperren, eine nach der anderen. Die Dorfstraße ist völlig versperrt. Zwei der Sperren waren wahrscheinlich zu früh gefallen; die hatten die Norweger durchsägt und beiseite geräumt, wohl um ihre Fahrzeuge nachziehen zu können. Die Panzer bleiben zurück; nur mit mehrmaligem Anlauf können sie jede Sperre einzeln nehmen, und so viele wie hier hat man uns noch nie gelegt. Noch immer nichts vom Feind. Die über die Berge vorausgesandten Züge, auf die wir stoßen, haben auch nichts feststellen können. Der Norweger ist also, wie bisher immer, im Schutze der Dunkelheit verschwunden.

Irgend etwas gefällt uns daran nicht. Der Norweger kann uns doch nicht seine Zufahrtsstraße kampflos übergeben! Laut Befehl sollen wir den jenseitigen Dorfausgang sichern. Also weiter. Kein Wort fällt, das Dorf liegt ausgestorben, verloren bellt im Wald ein Hund. Ruhe. Dunkel liegt wieder eine Baumsperre auf der Straße. Zwei Sicherer arbeiten sich hindurch, wir folgen zu zweit mit zehn Schritt Abstand. Noch ein paar Häuser. Davor eine Baumsperre. Zwanzig Schritt weiter dasselbe. Das Dorf nimmt kein Ende. Die Spitze zieht sich immer mehr auseinander, die Verbindung droht abzureißen. Vor uns erhebt sich ein großes Gebäude, eine Holzsägerei. Bis auf 20 Meter sind wir herangekommen, glauben unseren Auftrag schon erfüllt, da knallen giftig keckernd Schüsse gerade vor uns und von rechts her los. Die aufschlagenden Geschosse zerspritzen feuersprühend auf dem Pflaster. Instinktmäßig lasse ich mich nach links hinter eine niedrige Steinmauer fallen, über die eine Geschoßgarbe hinwegfegt und Dreck und Splitter auf mich schleudert. Der Leutnant kommt nicht mehr so weit. Er liegt im Schmelzwasser des Straßengrabens und darf sich nicht rühren, um nicht das Feuer auf sich zu lenken.

Abwechselnd feuern die Maschinengewehre des Gegners. Sie streuen die Straße der Länge nach ab, dort, wo die nachfolgenden Männer liegen müssen.

Durch Rufe nehmen wir Verbindung nach hinten auf, was mit wütendem Feuer von vorn erwidert wird. Was aus den beiden Sicherern geworden ist, kann ich nicht feststellen. Auf Rufe antworten sie nicht, und die Deckung darf ich nicht verlassen.

Wir liegen restlos fest, die Panzer müssen kommen und uns heraushauen. Doch sie sind weit zurück, durch Sperren festgehalten. Wohl höre ich, wenn ich rufe „Panzer nach vorn", wie dies weitergegeben wird und weit hinten langsam verklingt. Aber die Panzer kommen nicht. Das geht eine Stunde so. Der Leutnant hat den Schutz einer Wolke, die sich vor den Mond schob, benutzt und ist zu mir herangekrochen. Er zittert am ganzen Leibe vor Kälte. Wahrscheinlich macht ihm auch der leichte Streifschuß zu schaffen, den er am Nachmittag erhielt und der ihn nicht am Weiterkämpfen hindern konnte. Unsere Lage hier weit vorn beginnt gefährlich zu werden. Wir laufen Gefahr, von den Norwegern abgefangen zu werden. Unter ein paar Schuppen, die auf Pfählen ruhen, kriechen wir weg, müssen dabei allerlei Gerümpel beseitigen. Ein Sprung über eine mondbeschienene Fläche zum nächsten Haus veranlaßt neues MG.-Feuer. Wir beide verschnaufen, beruhigen durch tiefe Atemzüge die Lunge. Die 45 Kilometer Marsch machen sich bemerkbar. Zwei Sprünge, MG.-Feuer, das zu tief liegt, dann hat der Wald uns aufgenommen. Gleitend und stürzend klettern wir über Felsblöcke, schieben uns durch sperriges Gestrüpp, immer in 200 bis 300 Meter Abstand von der Straße, die noch unter Feuer liegt. 500 Meter sind wir zurückgekommen, als wir auf die erste geschlossene Gruppe stoßen, die drei Verwundete hat. Alle drei wurden Opfer der Baumsperren, die unter besonders schwerem Feuer lagen.

Ich laufe allein weiter zurück, nehme in langen Sprüngen die Straße, bis ich zum Arzt komme, der sofort nach vorn geht. Es ist bald 3 Uhr morgens, als mir das zweite Bataillon unserer Marschgruppe entgegenkommt, das im Nachtgefecht den Ortsausgang säubern will. Da gehe ich nochmals mit vor, um die erste Kompanie einweisen zu können, und lasse dann das lange Bataillon an mir vorüberziehen. Mann hinter Mann tauchen die dunklen Silhouetten auf, Maschinengewehre, Granatwerfer, Gewehrschützen. Weiter vorn flackert das Feuer wieder auf, der Norweger wird niedergekämpft, und als die Sonne aufgeht, haben wir die norwegische Nachschubstraße in unserer Hand.

Kraftwerk Tromsö zerstört

Die Turmuhren des kleinen Städtchens haben die Mittagsstunde geschlagen. Über dem Flugplatz liegt das Dröhnen der startbereiten Maschinen. Die Brocken werden angehängt. Dicht verpackt klettern wir an Bord. Heute werden wir die warmen Pelze gut gebrauchen können! Es geht hoch hinauf nach dem Norden, ins Land der Mitternachtsonne. Schwerfällig heben sich die beladenen Maschinen in die Luft. Wenige Minuten nur, und wir hängen über der See, die von der Sonne in ein glitzerndes und silberglänzendes Licht getaucht ist. Die norwegische Küste taucht auf. Weit vorweg kleine Inseln und Schären. Sie erscheinen wie Wachhunde, die das weite Land dahinter behüten sollen. In zarten weißen Linien zeichnen sich über ihnen die Bergrücken am strahlend blauen Himmel ab. Die überwältigende Majestät der nordischen Landschaft breitet sich vor uns aus, Bergkette reiht sich an Bergkette, soweit der Blick reicht. Noch ist alles mit einem dicken Schnee- und Eispanzer bedeckt. Hier oben haben die Strahlen der Frühlingssonne noch keine Gewalt über den Winter gewonnen.

Mit dem Glas entdeckt man in den endlosen, im Weiß erstarrten Tannenwäldern winzige Gehöfte, jedes von ihnen mit einer dicken Schneekappe bedeckt. Gefangen von der Größe des Anblicks fliegen wir nordwärts. Der Stundenzeiger kreist Runde um Runde. Immer gewaltiger und packender wird das Bild zu unseren Füßen, steiler recken die Bergriesen ihre Grate gen Himmel.

Die Breiten von Bergen und Drontheim sind längst passiert. In mächtigen weißen Wellen schwingt das Land dahin. Nur noch selten erspäht das Auge ein menschliches Anwesen. Einsam und schweigend ist hier alles. Nur unsere Motoren singen über der Stille ihr stählernes Lied.

Ein Blick auf die Karte. Jetzt ist auch der nördliche Polarkreis überflogen. Minus 25 Grad zeigt das Thermometer an. Fester hüllen wir uns in unsere Kombination. Schon fallen die ersten bläulich-violetten Schatten in die tiefgefurchten Täler, da — endlich sind wir unserem Ziele nahe.

Durch das Mikrophon fragt die Stimme des Flugzeugkommandanten, ob alle Posten gefechtsklar besetzt sind.

In höchster Spannung forschen unsere Augen hinab. Jetzt heißt es, doppelt acht zu geben. Jeden Augenblick können wir auf den Tommy treffen. Wir gewinnen wieder das Meer. Der Kurs geht über die Inselgruppe der Lofoten und Vesteraalen. Kein einziger englischer Pott ist zu erspähen.

Eine Wendung unseres Riesenvogels. Über die stahlgraue Flut geht es wieder hinein in das Reich der Eisriesen, die sich senkrecht bis zu den Wolken aus der Brandung erheben. Ein riesiger Möwenschwarm fliegt, von uns aufgeschreckt, seewärts. Ein fast beängstigendes Labyrinth von Steilwänden und schmalen Fjordseen, von Gletscherhalden und zerrissenen Felsgraten tut sich vor uns auf. In ihm gilt es, unser Ziel zu finden: Das Großkraftwerk von Tromsö.

Minuten um Minuten vergehen. Aller Blicke suchen angestrengt. Dabei bemerkt man kaum, wie meisterhaft der Führer die Maschine beherrscht. Mehr als einmal scheinen die Felshänge die Flächen zu berühren, und es wird auf engstem Raum gekurvt. Da — zwei feine Nadeln recken sich in die Luft! Die Türme des Senders von Tromsö! Er wird vom Kraftwerk gespeist. Nun kann es also nicht mehr weit sein. „Größere britische Flotteneinheiten steuerbord achtern!" meldet der Heckschütze einen Augenblick später. Einige Schrapnells platzen vor uns. Wir drehen ab. In einem Nebenfjord pflügt ein britischer Zerstörer, als er uns bemerkt, mit Volldampf davon. Soll er! Er ist in unseren heutigen Auftrag nicht einbegriffen. Weiter geht das emsige Suchen. Wir klettern über einen mächtigen Bergrücken. Hurra! Mehrere riesige weiße Rohre ziehen zu Tal, und wo sie enden, ein Gebäude: Das Großkraftwerk! Man hat uns auch sofort entdeckt. MG.-Feuer begrüßt uns.

Jetzt nichts als ran! Erster Anflug und — Wurf! Wenige Meter vor dem Werk gehen Erd- und Schneefontänen in die Höhe. Nochmal! Zweiter Anflug und — Wurf! Er sitzt! Mitten im Maschinenhaus! Das Gebäude birst auseinander. In hohem Bogen fliegen die Trümmer in den Fjord, aus dessen stillem Wasserspiegel meterhohe Fontänen aufspritzen. Wenige Sekunden später ein packendes Bild: Eine mächtige, bräunlich-gelbe Wassersäule schießt wie ein Riesenspringbrunnen aus dem Gebäuderest hervor. Das Hauptrohr ist getroffen. Die Gewalten der gefangenen Wasser brechen sich Bahn und spülen die Trümmer in den Fjord. Der Schlag hat gesessen! Dieser Teil Norwegens, in dem die Briten sich häuslich einzurichten gedachten und von wo aus sie ihre Lügenmeldungen über den Tromsö-Sender in die Welt schicken wollten, ist ohne Strom.

„Auftrag erfüllt!" meldet unser Funker nach der Heimat. Noch einen Blick hinunter — dann wird Kurs heimwärts genommen.

Auch der erste Teil des Rückfluges wird, solange es noch hell ist, ausgenutzt. Wichtige Aufklärung wird noch geleistet. Dann nehmen wir Höhe. Blutrot ist inzwischen der Sonnenball am Horizont untergetaucht. In blaugrauen und dunkelvioletten Schatten huscht die Dämmerung über das majestätische einsame Land. Jetzt erst merken wir den Hunger. Frohgelaunt hocken wir im Funkraum und Führerstand und fallen über die mitgenommenen Eßwaren her. Es knarrt und knackt ordentlich, als die Zähne in die steinhart gefrorenen Stullen fahren. Aber es schmeckt herrlich.

Langsam wird es dunkler. Die fahlgelbe Scheibe des Mondes beginnt aufzuleuchten. Dann ist es plötzlich Nacht, und über uns breitet sich das millionenhafte silberne Glitzern eines Sternenhimmels, wie ihn in dieser Pracht und Schönheit nur der hohe Norden kennt. Stumm schauen wir hinauf in dieses strahlende Wunder, während unsere Maschine in schnellem Flug durch die eisige Luft uns sicher wieder heimwärts trägt. Mitternacht ist es schon, als wir todmüde, aber doch glücklich über unseren Erfolg, wieder im Heimathorst eintreffen und unseren Kameraden die Hand drücken.

Die Einnahme von Lillehammer

In schnellem Vormarsch haben die deutschen Truppen das Gebiet nördlich Oslo in Besitz genommen. Durch eigene schwere Waffen und durch Artillerie und Panzer verstärkte Infanterieeinheiten trieben und treiben den Gegner verfolgend vor sich her. An einzelnen Stellen mußte feindlicher Widerstand gebrochen werden, die Begegnung mit norwegischen Streifabteilungen aber ist eine schon alltägliche Begleiterscheinung des Vormarsches. Während die Stadt Hamar unversehrt in deutsche Hände fiel, mußte das auf der anderen Seite des Sees gelegene Gjövik im Sturm genommen werden. Weiter nördlich kam es dann erneut zu einem Gefecht, und als die Truppen schließlich vor Lillehammer eintrafen, wohin vor allem deutsche Feldhaubitzen und Panzerkampfwagen dem Gegner seinen Weg beschleunigt hatten, stellten sich ihnen zum erstenmal auch Engländer entgegen. Diese Entdeckung wurde freudig aufgenommen. Denn nun hatte man doch endlich einmal den wahren Feind vor der Klinge. Das Auftauchen der olivgrünen Uniformen drüben steigerte den Angriffsschwung der Infanterie und Panzerschützen.

Vor den starken Sperren vor Lillehammer stellte sich, unterstützt von Panzern, das Spitzenbataillon zum Angriff. Zügig ging es vorwärts. In kühnem Vorstoß gelang es einem Oberleutnant und zehn Mann, in die eigentliche Stadt einzudringen. Plötzlich sah sich dieser Stoßtrupp einem Haufen fremdartig uniformierter Menschen gegenüber. Den flachen Stahlhelm ins Auge fassen und seinen Leuten laut zurufen: „Engländer vor uns!" war für den Oberleutnant zusammen mit dem blitzschnellen Gedanken, sie wenn möglich gefangenzunehmen, Entschluß und Handlung eines Augenblicks. Gelähmt und überrascht ergab sich der Gegner. Aufgeregt und doch kraftlos ließen die Tommies sich entwaffnen.

Inzwischen war auch das deutsche Gros in Lillehammer eingedrungen. Im Postamt wurden die Engländer unter einer Gefangenenwache festgesetzt. Über hundert zählte man, dazu auch Norweger. Währenddessen jagten drängend und sich überstürzend die anderen englisch-norwegischen

Bundesgenossen zum Nordausgang der Stadt hinaus. Die Engländer offensichtlich voran. Denn als die deutschen Truppen unverzüglich zur Verfolgung ansetzten und am Wege die zusammengeschossenen Wagen der Fluchtkolonne musterten, die vom Feuer der deutschen Artillerie und Panzer erfaßt waren, war das erste Fahrzeug — also in der Kolonne das letzte —, das sie antrafen, ein norwegisches. Und das zweite und das dritte und noch einige auch. Erst auf halbem Wege nach Tretten, dem nächsten Ort der Vormarschstraße, fanden sie englische beladene Wagen. Die deutschen Granaten und Geschosse waren doch schneller gewesen als die flüchtenden Tommies.

Die gefangenen Engländer, darunter mehrere Offiziere, machten einen völlig deprimierten Eindruck. Die Mannschaften waren meistens armselige junge Kerls aus der englischen Provinz, vor allem Handwerker und Arbeiter. Auf die Fragen der deutschen Soldaten, weshalb sie so ängstlich und verschüchtert wären, kam zögernd die bange fragende Antwort, ob sie nicht erschossen würden.

Was die Feldgrauen fast mit dem britischen „Hilfskorps" versöhnte, waren nicht unerhebliche Vorräte an leckeren Lebensmitteln, die den Truppen in die Hände fielen und den Küchenzettel der Gulaschkanone bereicherten. In Lillehammer wies die norwegische Polizei ein großes Depot mit Konserven, Butter, Biskuits, Tee, Zucker usw. nach, und fast in jedem Wagen der Engländer fanden sich ebensolche gefüllte Kisten, Kästen und Kanister vor. Dazu gab es reichlich Beute an Waffen und Munition, Gerät und Ausrüstungsgegenständen: Granatwerfer, Panzergewehre, Karabiner, Maschinengewehre, Geschirre, Decken, Mäntel und vieles andere mehr. Der Mühe enthoben, den eigenen Nachschub in Anspruch nehmen zu müssen, haben sich die Kompanien dieser deutschen Vormarschtruppen, die den Engländern begegneten, auf acht bis vierzehn Tage eingedeckt.

„7. April: Verladung an Bord"
Aus den Tagebücherfunden von Steinkjer

Die englischen Gefangenen der Kämpfe nördlich von Drontheim sind müde und abgestumpft, als man sie in das Barackenlager führt, das vor kurzem noch von norwegischen Truppen besetzt war. Die Engländer sind dick angezogen, mit wollenem Unterzeug, ärmellosen Lederjacken und dicht wattierten Mänteln aus Zeltbahnstoff. Sie können sich kaum bewegen, und der Kampf mit den Deutschen muß ihnen wirklich schwer gefallen sein. Jetzt wollen sie nur schlafen...

Inzwischen wird unter den aufgefundenen Papieren die Zusammenstellung der gelandeten Truppen, ihre Stärke und vieles andere festgestellt. Als der zuständige Offizier von den Dolmetschern die verschiedenen Unterlagen geordnet vorgelegt bekommt, pfeift er leicht durch die Zähne. Da kommen ja wirklich interessante Dinge zum Vorschein. In einer eisernen Kiste finden sich dicke Aktenbündel, aus denen hervorgeht, daß in monatelanger Kleinarbeit der englische Geheimdienst den Einmarsch in Norwegen genau vorbereitet haben muß. Nicht nur Aufzeichnungen über das Land, seine Struktur, sein Klima, seine Verkehrsmittel, englisch-norwegische Redewendungen werden gefunden, nicht nur die Namen aller maßgebenden Männer in Narvik und Drontheim und in den dazwischen liegenden Landbezirken, sondern auch ein vollständiger Aufmarschplan mit genauen Truppenstärken und Kartenskizzen. Die Urkunden, die mit einer Vervielfältigungsmaschine hergestellt sind, gehen sämtlich von einem X-Tag aus.

Ein angehefteter schmaler Zettel weist aus: Stichtag ist der 6. April.

Wie war es doch? Am 6. April liefen die englischen Minenleger aus, am 6. April wurden die Landemannschaften in ihren Lagern in England alarmiert. Die gefangenen Engländer tragen sämtlich neue Uniformen, an denen sich keinerlei Abzeichen befinden. Sie sind mit Pelzmützen und Wattemänteln, mit Kopfschützern und Gummistiefeln ausgerüstet. Will wirklich jemand behaupten, daß dieses alles nicht einer monatelangen Vorarbeit bedarf?

Alles, was sich die deutschen Truppen erst mühsam beschaffen mußten, als sie am 9. April in Norwegen landeten und damit den Engländern um wenige Stunden zuvorkamen, Stadtpläne, Namen der Behörden, Unterlagen über Straßen und Bauten, hatten die Engländer fein säuberlich in eisernen Kisten bereitliegen.

Aber alles dies soll noch kein vollgültiger Beweis für die englischen Absichten sein, Deutschland überraschend durch die Besetzung Norwegens vom Norden her abzuschließen. Lassen wir einmal Engländer selbst zu Wort kommen, nämlich eben diese Landemannschaften.

Selbstverständlich werden den Gefangenen private Dinge belassen, aber Tagebuchaufzeichnungen, insbesondere wenn sie aufschlußreich sind, gehören im Kriege nicht zu privaten Dingen. Nun befand sich gerade bei den Engländern, die im Namsos-Fjord gelandet sind, eine Fülle interessanter Aufzeichnungen.

In den Hauptpunkten decken sich die Aufzeichnungen der Engländer vollständig. Es genügt, ein Tagebuch herauszugreifen, das aber in den entscheidenden Tagen auch mit den privaten Bemerkungen wiedergegeben werden soll, damit das Bild vollständig ist. Im nachfolgenden werden die Aufzeichnungen des Majors R. D. S. und des H. T. wiedergegeben. Beide lagen mit einer großen Zahl von bereitgestellten Landetruppen in einem Lager in Ripon in Yorkshire und gehörten dem 9. Lincolnshire Rgt. an.

1. April. Quartier in Ordnung. Noch immer steif. Ein leichter Tag. Abends gelesen im Services Club. Es geht das Gerücht, daß wir Ripon verlassen.

2. April. Entfernungsschätzen im großen Ausmaß (Plan). Ich brauche nicht zu marschieren, sitze auf Lastkraftwagen. Ein schöner Tag: Nachmittags geschlafen, abends einen Trunk mit Tock Simpson.

3. April. Es gießt in Strömen. Verlassen des Quartiers nicht möglich. Wir erwarten wieder eine Verschiebung. 9.30 Uhr Tee mit Kuchen. Nachmittags Tee in der Kantine. Abendschoppen im „Einhorn". Früh ins Bett.

4. April. Beunruhigender Brief von M. (seine Frau. Anm. des Übersetzers). Unangenehme Auseinandersetzung mit P. wegen Redereien von seiner Seite. Ich bin sehr erregt. — Rugbyspiel gegen Sigs. Ich habe C. W.'s Schwester kennengelernt. Kurzes Abendessen und früh ins Bett.

5. April. Kein Dienst. Nachmittags Fußballspiel. — Abendessen nach dem Kino bei der 5. Armee. Abendschoppen im „Weißen Roß" mit C.

6. April. Eiliges Packen. Alles vom Abrücken erfüllt. Ich erhielt $11^1/_2$ Schilling Extralöhnung, abends wüst getrunken mit dem Ks. M. Alles vergnügt. Nachricht von meiner lieben M. Ich bin beruhigt, nachdem die Affäre aus T. H. erledigt ist. Ich verehre meine liebe Frau.

7. April. Abrücken aus Ripon um 6,30 Uhr morgens mit unbekanntem Ziel. — Zug verladen. Alles ist aufgeregt in Erwartung dessen, was da kommt. Im Zuge schreibe ich einen Brief und gebe ihn einem Eisverkäufer zur Weiterbeförderung in Edinburgh. Kurz hinter Ed. werden wir vom Zuge an Bord S. M. S. „Berwick" unter den Klängen einer Marinekapelle verladen. Alles ist gespannt. Es geht das Gerücht, daß wir nach Norwegen kommen. Ich habe Tränen in den Augen in Gedanken an meine liebe Frau. Wir schlafen alle auf dem Schiff und erhalten die denkbar beste Verpflegung. Zigaretten und Tabak sind furchtbar billig.

8. April. An Bord S. M. S. „Berwick". An Deck geschlafen. Gutes Essen, alles ist vergnügt. Ich bin in Unruhe wegen M. Wir brennen alle darauf, fortzukommen. Bombenangriffe. Wir müssen alle von Bord. Antreten und abmarschieren. Wir werden acht Meilen weiter zu einem Feldlager in Marsch gesetzt. Wir sind zum Umfallen müde. Die Sonne brennt fürchterlich. Die Lager dürfen wir nicht verlassen. Kein Geld, keine Briefe und meilenweit entfernt von M., meiner lieben Frau!

Hier muß eingeschaltet werden, daß zu dem Zeitpunkt, da H. T. diese Zeilen schrieb, die deutschen Kriegsschiffe mit den deutschen Truppen bereits in der Nordsee schwammen und hier bei einem Fliegerangriff mit Kurs nach Norden von den Engländern gesichtet worden waren. Offenbar ist unter dem Eindruck der Meldung, daß die deutsche Flotte sich in der Nordsee befindet, das beabsichtigte Transportunternehmen plötzlich verschoben worden. Während H. T. an den nächsten beiden Tagen nichts Interessantes zu berichten weiß, schreibt Major R. D. S. in sein Tagebuch:

9. April. Tag faul im Lager verbracht. Recht nett nach der Hetzjagd des vergangenen Tages. Die Rundfunknachrichten waren mit Rücksicht auf das, was wir wußten, sehr interessant.

10. April. Noch im Lager. — Schlechtes Wetter. Der Reinfall in N. (gemeint ist Norwegen, wo inzwischen deutsche Truppen landeten. Anm. des Übersetzers) scheint die Pläne unserer „Unternehmung" über den Haufen geworfen zu haben. Anzeichen von Bewegung.

11. April. Verließen Lager um 10 Uhr morgens. Ziel Dunfernline. Von dort mit Zug nach Gournock. 3,30 Uhr nachmittags an Bord der Fähre.

wurden an Bord der „Empreß of Australia“ genommen. Dieses Schiff wurde von dem König und der Königin für ihre kanadische Tour kurz vor Ausbruch des Krieges benutzt. Sehr zuverlässiges Schiff. Von den Deutschen vor dem Weltkrieg gebaut, an England ausgeliefert. Hatten ausgezeichnete Nacht in großer Kabine mit Bad.

13. April. Keine Aufregung. Hörten Gerüchte über zwanzig herannahende Dorniers. Kabel und Rundfunk erwähnen sie.

14. April. Schöner, ruhiger, vergnüglicher Tag, zur Besinnlichkeit geeignet. Nachmittags Karten von Narvik studiert.

15. April. Bestimmungsort geändert. Wahrscheinlich Namsos. Vorgesehene Landung verzögert. Wir dampfen wieder 100 Meilen nach Norden zurück ins arktische Gebiet.

16. April. Wache auf, als wir im Little John Fjord liegen. Großartiger Anblick. Ich steige auf Zerstörer über.

17. April. Bombenangriff! Viel Aufregung. Spät in der Nacht in Namsos gelandet, dann Zug nach Grong.

18. April. Nettes Quartier hier. Anzeichen von Bewegung. Von hier 10 Kilometer weiter nach Steinkjer.

19. April. Gegen drei Uhr morgens Quartier in der Schule. Positionen ermittelt. Alles geschäftsmäßig. Mehrere feindliche Flugzeuge.

20. April. Namsos bombardiert, auch Grong. Über zwanzig Alarme heute ...

Hier enden beide Tagebücher. Am 3. Mai verlassen die Engländer Namsos bei Nacht und Nebel. Die Unternehmung N. hat ein ruhmloses Ende gefunden.

Die Kämpfe um Kvam

In unaufhaltsamem Vormarsch haben unsere tapferen Truppen innerhalb weniger Tage von Oslo aus die Städte Hamar, Lillehammer und weitere Ortschaften auf der an der Ostseite des Mjösa-Sees entlang ziehenden Straße erreicht. Überall gab es heftige Kämpfe und erbitterten Widerstand. Bei Lillehammer ist man zum ersten Male auf Engländer gestoßen. Hier fand man auch ein vollständig ausgerüstetes englisches Armeeverpflegungslager mit großen Vorräten an Lebensmitteln und Bekleidungsgegenständen.

Als man bald darauf die ersten englischen Gefangenen einbrachte, wurde festgestellt, daß England Kerntruppen in diese Gegend geworfen hat. Zäh und verbissen kämpften die Engländer und Norweger um jeden Engpaß und um jede Straßenbiegung. Manchmal dauerte es Stunden, bis der weitere Vormarsch der deutschen Truppen erfolgen konnte. Systematisch wurde jedes Widerstandsnest ausgeräumt. Von den Schwierigkeiten dieses Vormarsches kann man sich erst einen rechten Begriff machen, wenn man die Landschaft näher kennengelernt hat. Es gibt nur eine Vormarschstraße, und an dieser Straße reiht sich ein natürliches Hindernis an das andere. Der Verteidiger findet hier seinen stärksten Verbündeten in der natürlichen Beschaffenheit des Landes. Ein enges, von hohen Bergen und Felsgraten begrenztes Tal, in dem jede Geländefalte im Nu zu einem schier uneinnehmbaren Verteidigungsnest ausgebaut werden kann.

Nördlich von Lillehammer liegt ein kleines Städtchen. Die Vormarschstraße biegt hier mit dem Tal in einem großen Bogen nach Nordwesten ab. Der Ort besteht nur aus wenigen dürftigen Holzhäusern links und rechts der Straße. Vorspringende Bergrücken und die Windungen des Sees auf der anderen Seite bestimmen ihren Verlauf. Hier war der Kampf besonders hart und schwer. Fast zwei volle Tage lagen unsere vordersten Truppen vor Kvam. Engländer und Norweger hatten am jenseitigen Ufer des Sees die beherrschenden Höhen besetzt. Von diesen Höhen und Hängen herunter konnten sie mit ihren Maschinengewehren die Ortschaft und das ganze Tal bestreuen, und ihre Stellungen waren so gut dem idealen Verteidigungs-

gelände angepaßt, daß unsere Truppen sie erst Stunden um Stunden mit Geschützfeuer bearbeiten mußten. Alles, was an schweren Waffen vorhanden war, mußte eingesetzt werden. Unmittelbar neben den Kanonen der Artillerie waren die leichten Infanteriegeschütze und die beweglichen Panzerabwehrgeschütze in Stellung gegangen. Und doch kam man nur ganz langsam, Schritt für Schritt voran. Einen ganzen Tag lang ging das Feuer der Geschütze und der Maschinengewehre hin und her. Längst waren die wenigen Häuser des Ortes, in denen sich die feindlichen Truppen festgesetzt hatten, in Brand geschossen. Aber an ein weiteres Vorrücken war vorläufig noch nicht zu denken, wenn man nicht wertvolle Menschenleben sinnlos aufs Spiel setzen wollte. Erst am zweiten Tage ging es langsam vorwärts. Auf der anderen Seite zog sich der Gegner nur Meter um Meter zurück. Kaum hatte er seine Stellung aufgegeben, dann saß er auch schon wieder an einer anderen Stelle fest und schickte uns aus seinen Maschinengewehren verderbenbringende Feuerstöße herüber. Erst als man auf dem anderen Ufer des Sees Truppen einsetzte und nun von zwei Seiten her systematisch die feindlichen Stellungen aufrollte, konnten die vordersten Teile der Division um einige hundert Meter weiter vorrücken. Am späten Nachmittag des zweiten Tages war der Ort vollständig in unserer Hand. Aber einige hundert Meter weiter nordwestlich, wo die Straße sich um einen neuen Bergrücken herumlegt und das Tal sich weiter verengt, gab es wieder eine Stockung. Wieder mußten die Panzerkampfwagen vor. Aus allen Rohren feuernd rollten sie langsam die Straße hinauf, setzten sich selbst dem schwersten Feuer der englischen Abwehrgeschütze, Panzerbüchsen und Maschinengewehre aus und konnten trotz aller Tapferkeit den Gegner nicht niederringen. Es war ein ungleicher Kampf gegen einen übermächtigen Gegner. Bald rollte der erste Panzerkampfwagen wieder zurück. Er hatte einen Treffer in das Geschützrohr bekommen und konnte nicht mehr feuern. Ein zweiter Treffer war mitten durch den Panzer hindurchgegangen und hatte den Kommandanten schwer verwundet. Stunden vergingen. Weiter unten schoß die Artillerie. Aber immer, wenn ein feindliches Maschinengewehr zum Schweigen gebracht worden war, fing irgendwo ein anderes wieder an zu feuern. So dauerte der Kampf bis zum Abend, um bei Tagesanbruch von neuem zu beginnen.

Der Divisionskommandeur ist fest entschlossen, an diesem Tag die Entscheidung zu erzwingen. Ein „Unmöglich" gibt es nicht. Noch am Abend werden die entsprechenden Befehle, für die Heranziehung weiterer Batterien unserer Artillerie und für die Vorbereitungen der Infanterie gegeben.

Bomber über Andalsnes

Tag für Tag fliegen jetzt unsere Ketten über der weitgestreckten Norwegenfront zwischen Kap Lindesnes am westlichen Ausgang des Skagerraks und den schon vor den Ufern des Nordpolarmeeres liegenden nördlichsten Abschnitten um Narvik und Tromsö. Unsere Kampfstaffeln spüren tagaus, tagein die Einheiten der britischen Flotte auf den Weiten des europäischen Nordmeeres und seiner Übergänge in das Nordpolarmeer auf und geben ihnen zu spüren, daß die unbestrittene Herrschaft Großbritanniens über die Nordsee der Vergangenheit angehört.

Auch anderes deutet auf Englands verlorenes Spiel um Norwegen hin. So war der Flugplatz Stavanger in den ersten Tagen der Besetzung das Ziel fortgesetzter Angriffsversuche der britischen Luftwaffe und auch eines Flottenverbandes. Dieser mußte aber die kurze Beschießung des Horstes noch am gleichen Tage mit dem Verlust eines Kreuzers durch unsere Bomben bezahlen. Heute sind die britischen Angriffsversuche weit seltener und wirkungsloser geworden. Mit dem Niederkämpfen der letzten norwegischen örtlichen Widerstandsnester, nicht zuletzt aber dank der täglich erstarkenden Abwehrfront unserer Flaks und der immer stärker werdenden Überwachung durch unsere Jagdverbände ist die Angriffslust der britischen Luftwaffe fühlbar abgeflaut.

Offizieren abgeschossener britischer Flugzeugbesatzungen wurden Bilder von dem emsigen Leben und Treiben auf unserem Fliegerhorst bei Stavanger gezeigt. Die englischen Flieger erklärten, diese Bilder könnten doch nicht den Tatsachen entsprechen, denn der Horst sei nach englischen Meldungen von der britischen Luftwaffe und Marine völlig vernichtet. Mögen die Engländer weiter bei diesem Glauben bleiben. Entscheidend sind allein die Tatsachen. Und die sind eindeutig: Auf diesem „vernichteten" Platz starten und landen, geschützt von den schweren, mittleren und leichten Batterien unserer Flaks und den Ketten und Staffeln unserer Jäger, Stunde für Stunde unsere Aufklärer, Jäger und Kampfflugzeuge. Sie springen den Gegner an, wo immer er sich vor der weiten Norwegenfront zu zeigen wagt, und schlagen ihn.

Dieser Tage rief uns der Alarm in die Täler und über die Fjorde nord-

ostwärts von Bergen. Aufklärer hatten hier Bewegungen von britischen Landungstruppen und Reste norwegischer Verbände gemeldet. Hunderte von Kilometern tief dringen dort die schmalen Fjorde und Wasserwege in das wildzerklüftete Land der schneebedeckten Gipfel und Grate. Auf über 2000 Meter steigt der Höhenmesser, wenn wir in geringer Höhe über die Kronen der leuchtenden Schneefirne jagen. Jäh und schroff und nie von einem Menschenfuß berührt, fallen unter uns die gewaltigen eis- und schneebedeckten Felswände dieser Bergriesen in abgrundtiefe Schluchten. In ungezählten Kehren und Windungen folgen die schmalen Bänder der Straßen und Bahnen dem Lauf der Täler und der reißenden Flüsse. Das Fliegen in solchen Tälern ist eine Kunst für sich und stellt ungewöhnliche Anforderungen an den Flugzeugführer. Die dreidimensionalen Weiten der Meeresräume sind bislang im Kampf gegen England sein Element gewesen. Hier muß sich das jagende Tempo unserer Kampfflugzeuge den gewundenen, engen Schluchten und Felsentälern angleichen. Aus allen Maschinengewehren fahren unsere Feuerstöße in diesen Tälern auf Kolonnen von Lastwagen und Fahrzeugen aller Art. Auf Bahnanlagen und andere militärische Ziele krachen unsere Bomben nieder.

Am nächsten Tage greifen wir Andalsnes südwestlich von Drontheim an. Andalsnes ist der nördliche Ausgangspunkt der großen Bahnlinie Oslo—Hamar—Lillehammer. Die Bahn ist in deutscher Hand. Auch hier haben die Engländer einige Verbände gelandet. Den wachen Augen unserer Aufklärer sind alle diese Versuche nicht entgangen. Kette auf Kette unserer Kampfflugzeuge zerschlägt die Kais und Bahnanlagen mit schweren Bomben. Die schweren Flaks britischer Flotteneinheiten können unseren Angriff nicht hindern. Auch die von Flugzeugträgern abgesetzten Jäger nicht.

Aus den Schlupfwinkeln der Fjorde schlägt das Mündungsfeuer deutlich sichtbar heraus. Wie aufleuchtendes Kinderspielzeug sehen die britischen Kriegsschiffe dort unten aus, wenn sie uns ihre Feuergrüße heraufschicken. Der Flugzeugführer hat von Spanien die Ruhe des kriegserfahrenen Piloten mitgebracht. Unbekümmert fliegt er seine befohlenen Ziele an, während der Oberleutnant — ein alter Staffelkamerad vom Jahre 1936 — sein Abwurfgerät bedient. Nach dem Abwurf gibt er sein Signal. Unsere Augen folgen dem Wurf der Bomben. Lodernde Brände bleiben unter und hinter uns zurück. „Drei Volltreffer auf Kais und Bahnanlagen Andalsnes", funkt der Funker zum Gefechtsstand zurück.

Lagen in diesen Tagen unsere Ziele in den Tälern und Fjorden der norwegischen Hochgebirgswelt, so geht es nun wieder, diesmal mit anderer,

Besatzung, über die weite See. Am folgenden und übernächsten Tage spüren wir britischen Flottenverbänden nach. Flugzeugträger, Kreuzer und Zerstörer haben unsere Aufklärer gemeldet. Am ersten Tage sind wir fünf Stunden bei meist schlechter Sicht über dem Wasser. Auch am folgenden Tage beim zweiten Anflug geht es weite Strecken durch fegende Wolken und Nebelwände und durch die „Waschküche", wie der Flieger sagt. Nur hin und wieder leuchten durch den dichten Nebel unten die weißen Schaumkronen der grauen Wasserwüste durch. Dann wieder zeitweilig leidlich weite Sicht. Ein britischer Verband jagt uns seine Flakgrüße herauf. Wir suchen einen größeren und lassen ihn hinter uns herschießen. Nach einer weiteren halben Stunde sind wir überm Ziel: Flugzeugträger, Kreuzer, Zerstörer. Schon von weitem greifen ihre Flaks nach uns. Die meisten Sprengwolken liegen weiter weg, einige schwere in naher Nachbarschaft. Wolken und Nebelwände machen den Tommies unten das Zielen schwer. Durch den Bordfernsprecher wechseln der Flugzeugführer und der Beobachter und Bombenschütze die letzten Verständigungsworte. Durch die wenigen Wolkenlücken greifen sie sich den schweren Kasten. Schäumend zieht er hinter sich die weitgeschweifte Kielwasserbahn. Unsere schweren Bomben wuchten in die Tiefe. Aber die dichten Wolken, die die Flakkanoniere da unten behindern, nehmen auch uns die weitere Sicht. Die Wirkung konnten wir nicht beobachten.

Nach 200 Kilometern Heimatkurs bricht strahlend die Sonne durch. Fast wolkenlos steht ein blauer Himmel über den Schneegebirgen und Schären der Küste. Im Tiefflug donnern wir über die blauen Fjorde, über die Myriaden sonnenüberfluteter Felseneiländer, die grünen Hügel und Hänge der Inseln. Der Sogne-Fjord, das leuchtende Bergen, der Hardanger-Fjord bleiben zurück. In klarer, weiter Ferne grüßen in königlicher Einsamkeit die schneegekrönten Riesen des Snehaetta. Die ungezählten roten Dächer der Häuser und Hütten geben dieser unbeschreiblich reizvollen nordischen Landschaft jetzt im Lichte einer warmen Frühlingssonne das Gesicht des heitersten und lebensvollsten Friedens. Flogen wir wirklich vor kurzem noch im Blindflug, nur auf die Zahlen und Skalen der Instrumente angewiesen, durch die leblose Nacht der Nebelwände über den uferlosen Weiten des Nordmeeres?

Sicher setzt unsere zuverlässige He 111 im Heimathorst auf. Winkend grüßen uns die Kameraden. Alle sind sie wieder beisammen und tauschen ihre Gefechtsberichte aus. Gestern und heute trafen sie den Feind. Morgen werden sie ihn wieder treffen. Sie geben die Gewähr, daß England im Kriegsspiel um Norwegen zu spät gekommen ist.

Im Panzerwagen durchs Gebirge

Die gesprengte Brücke wenige Kilometer hinter Nordsinni an der Strecke Gjövik—Fagernes ist von unseren Pionieren durch eine neue ersetzt. Ein Meisterwerk in ihrer Art. Um 10 Uhr abends rollen die ersten deutschen Gepäck- und Munitionswagen hinüber, ein Bataillon Infanterie ist bereits zu Fuß voraus. Deutsche Panzerwagen erklettern das Gebirge auf einem kurvenreichen Nebenweg. Von zwei Seiten wird das ausgedehnte, wild zerklüftete Gebirgsmassiv von unseren Truppen umfaßt. Feindliches Gewehr- und MG.-Feuer von den steilen Hängen empfängt die Vorhut. Doch immer tiefer frißt sich der ganze Heerwurm in das Gebirge hinein. Die rechte Marschkolonne hat den Kamm bald erreicht. Ein Zug Infanterie hat die Spitzensicherung übernommen. In einer engen Rechtskurve schmiegt sich die Gebirgsstraße an einen Felsen an, der links steil abfällt und rechts fast senkrecht ansteigt. An dieser engsten und höchsten Stelle des Gebirgspasses hat sich der Gegner noch einmal festgesetzt, um den deutschen Vorstoß doch noch aufzufangen. Wird ihm das gelingen?

Vorsichtig tastet sich die Spitzengruppe in die Kurve. Der erste Schütze hat kaum seinen Kopf um die Felswand gesteckt, da geht auch schon ein Hagel von Gewehr- und MG.-Geschossen auf die Straße nieder. Blitzschnelles Deckungnehmen ist die einzige Rettung. Hoch auf dem Felsen hat der Feind sich eingenistet. Von dort beherrscht er mit seinem Feuer die ganze Straße. Die deutsche Infanterie kann den Durchbruch nicht erzwingen, das ist jedem klar, da jede Möglichkeit zum Entwickeln fehlt. So werden es die Panzerwagen versuchen!

Schon krallen sich ihre Raupen in das felsige Gestein. Die Kurve ist erreicht. Langsam, ja etwas unbeholfen schiebt sich der erste in die Engkurve. Ist denn die Hölle los? Einen Hagel von Bleigeschossen muß er über sich ergehen lassen, der ihm natürlich nichts anhaben kann. Aber steht nicht auf dem Felsen ein norwegisches Geschütz in Feuerstellung? — Ein furchtbarer Knall, Gestein spritzt auf, die Panzerung erzittert. Das war die erste Lage aus dem feindlichen Geschütz. Ein Trichter klafft seitlich der Straße kurz

vor dem Panzerwagen. Die Lage ist kritisch: Der zweite Schuß kann ein Treffer sein! Hier gibt es nur ein Zurück, jedes weitere Vordringen bedeutet den Tod.

Der Paß aber muß genommen werden, noch heute muß die Truppe den Abstieg beginnen. Der Kommandeur entschließt sich zum Einsatz einer Abteilung leichter Artillerie, die in indirektem Beschuß das feindliche Geschütz unter Feuer nehmen soll. Den Artilleriebeobachtungsposten übernimmt ein Feldwebel. Ein Panzerwagen bringt ihn nach vorn in die Kurve, dort springt er ab und sucht Deckung. Vom Feind aber bleibt dieser Vorgang nicht unbeobachtet; das MG.-Feuer verstärkt sich. Die Lage des Beobachters wird ernst, immer näher sitzen die Einschläge. Ein Verbleiben auf dem Platze ist unmöglich. Er winkt den Panzerwagen wieder zu sich heran, doch vergebens; sobald dieser in die Kurve einbiegt, empfängt ihn Geschützfeuer. Was soll er machen? Soll er den Posten allein zurücklassen? Ein unmöglicher Gedanke. Der Beobachter muß befreit werden. Abermals wird ein Versuch gemacht. Und es gelingt! Mit einem Sprung hat der Beobachter sicher den Panzerwagen erreicht. Wie aber soll er nun seinen Auftrag ausführen? Er weiß, daß allein die Artillerie fähig ist, das feindliche Geschütz zum Schweigen zu bringen. Das Feuer aber muß gelenkt werden, und dazu ist ein Beobachtungsposten erforderlich. Ein Ausweg muß gefunden werden.

Der Leutnant vom ersten Panzerwagen hat einen Gedanken: Der Panzerwagen wird selbst die Rolle des Beobachters übernehmen. Der Kommandeur stimmt dem Vorschlag zu. Mit dem Artilleriebeobachter geht ein Panzerspähwagen nach vorn. Und nun liegen die Granateinschläge immer dichter bei dem feindlichen Geschütz. Ein deutsches Kampfflugzeug zieht enge Kreise über dem Gebirgskamm, behackt den Feind mit seinen Maschinengewehren. Das feindliche Geschütz verstummt. Der Widerstand ist gebrochen. Die deutsche Infanterie kann vorstoßen. In schneller Talfahrt übernehmen die Panzerwagen die Spitzensicherung.

Kämpfend unaufhaltsam vor

Marschtag eines Bataillons

Bei Xberg soll unser Bataillon über den hier etwa 600 Meter breiten Fjord auf das Westufer vorstoßen. Zwei Spähtrupps, die gestern abend noch einen Übergang erkunden wollten, sind eingebrochen. Das Eis trug nicht. Aber in der Nacht zeigte das Thermometer 10 Grad unter Null, jetzt muß es eben gehen. Für alle Fälle haben Pioniere eine Art Hilfsdienst eingerichtet.

Es ist noch empfindlich kalt, als das Bataillon gegen 6 Uhr früh antritt. Die Sonne, die eben aufgekommen ist, gibt noch keine Wärme ab.

Die ersten Gruppen kommen, ohne Feuer zu erhalten, auf das Westufer. Von der starken Feindbewegung der Vortage ist nichts mehr zu spüren. Gestern erschien überdies unsere Luftwaffe und belegte einige Gebäude, in denen norwegische Truppen lagen, mit Bomben. Das hat gewirkt. Die Trümmer rauchen noch schwach, als wir an ihnen vorüberziehen.

Mit der Spitzenkompanie geht es weiter. Inzwischen geht der Rest des Bataillons über das Eis. Wie ein langer Heerwurm. Mann hinter Mann. Nach alter Erfahrung muß jetzt der Gegner sein Feuer eröffnen; das heißt, wenn er noch da ist. Aber er ist abgezogen, und so geht es ungehindert nordwestwärts. Links hochaufstrebende Bergzüge, deren Kämme keinen Wald mehr tragen, sondern in schneeigem Weiß glänzen; rechts 50 Meter unter uns der Rands-Fjord, dessen Eisfläche hie und da offene Stellen aufweist.

Am anderen Ufer arbeiten Pioniere an einer gesprengten Brücke. Deutlich ist das Hämmern und Sägen zu hören. Dort schiebt sich unser Nachbarbataillon vor. Bei uns ist alles still.

Damit der Marsch schneller vorangeht, werden Spähtrupps ausgesandt. Wir schließen uns an. Hügelan, hügelab klettert die Straße. Bei einem Bauernhof wird uns Milch angeboten. Ein netter Alter, der dem Aussehen nach ebensogut auf einem norddeutschen Bauernhof sitzen könnte, fragt ängstlich: Seid Ihr Engländer? Verdutzt schauen wir uns an, lachen und antworten: „Nein, nur Deutsche" und zeigen auf das Hakenkreuz im Stahlhelm. Da lacht auch er.

Die Nordspitze des Fjords ist erreicht. Unbegreiflicherweise ist die Brücke

über den Fluß, der sich in den Fjord ergießt, nicht gesprengt. Sofort geht ein Melder zurück. Voraus ein kleines Städtchen ist ebenfalls feindfrei. Im größten Hotel sieht es toll aus. In der Küche ein wirres Durcheinander. Überall stehen leere Wein- und Sektflaschen herum. Die Gesellschaftsräume sind ausgeräumt; Strohlager zeigen an, daß hier Militär gehaust hat. Im „Spisesal" steht eine gedeckte Frühstückstafel. Unangerührt! Unser Vorstoß über das Eis des Fjords scheint überraschend gekommen zu sein.

Mit erhöhter Sicherung wird weitermarschiert. Aber irgendwo muß der Gegner sich wieder festsetzen. Da haben wir schon die Bescherung! Drei Kilometer weiter hämmern die Maschinengewehre der Norweger auf uns ein. Diesmal haben die Herrschaften sich aber verrechnet. Drei bis vier Granaten genügen. Der Gegner baut ab und wird von unseren MG.s unter Feuer genommen. Die nachstoßenden Schützen finden nur einen schwerverwundeten Norweger vor, dessen sich der Arzt annimmt. Er ist ein Zeichen dafür, daß der Gegner sich in höchster Eile zurückzieht. Gewöhnlich nimmt er seine Verwundeten und Toten mit sich. Frische Spuren im Sande zeigen, daß er auf Lastkraftwagen davongefahren ist. Ein paar Zivilisten bestätigen uns das. Wir tippeln hinterher. Zwei, drei Dörfer werden durchschritten. Nichts! Fast die gesamte Zivilbevölkerung ist in die Wälder geflüchtet. Der Himmel mag wissen, welche Greuelmärchen über uns ausgestreut wurden. Auf halbem Hang sehen wir ein paar Frauen und Kinder stehen und auf uns herab ins Tal blicken. Laßt sie, sie werden schon zur Vernunft kommen.

Kilometer auf Kilometer geht es weiter. Die Sonne brennt; schwer haben die Männer an Marschgepäck, Waffen und Munition zu tragen. Zugführer und Offiziere nehmen zeitweise den MG.-Schützen die Munitionskästen ab und gehen mit gutem Beispiel voran.

800 Meter bis zur nächsten wichtigen Brücke. Noch 400, noch 300, noch 200, jetzt gar 100 nur. Die ersten Sicherer sind bis auf Steinwurfweite herangekommen, da bellt wieder ein Maschinengewehr los. Zum Glück wird niemand getroffen. Eine Felsnase vor uns; dort sitzen sie. Schon der erste Granateinschlag liegt gut. Ein paar Gestalten flüchten, und da geht donnernd an der Brücke eine Sprengung hoch.

Verdammte Schweinerei! Krachend sausen Steine und dicke Brocken gegen die Häuser, durchschlagen die Dächer. Volle Deckung! — und gleich wieder hoch. Eine Gruppe saust im Sprung über die Brücke, die nur beschädigt wurde. Sie erklettert die Felsnase. Hier liegt eine ausgebaute Stellung. Der elektrische Zündapparat für die Sprengung ist auch noch da.

Schnell wird das Kabel durchgeschnitten; sicher ist sicher, denkt der Unteroffizier.

Es war aber nicht mehr nötig. Die Norweger sind mit dem Aufbau der Leitung nicht mehr fertig geworden und haben mit einer Zündschnur die Sprengung ausgelöst. Auch war nur ein Teil der Sprengladung hochgegangen. Den Rest, eine ansehnliche Menge Dynamit, räumen unsere Pioniere aus. Das große Loch in der Ecke der schweren massiven Felssteinbrücke ist bald geschlossen. Holz, Erde und Steine wandern hinein, und nach einer guten halben Stunde ziehen die Infanteriegeschütze und die Artillerie drüber hin, als wäre nichts geschehen.

Das Tagesziel ist noch nicht erreicht. Bei einbrechender Dämmerung marschiert das Bataillon weiter. Kehre um Kehre der schmalen Bergstraße wird genommen. Bis zur nächsten Brücke, an der die Straße sich gabelt, ist es nicht mehr weit. Der Kommandeur schickt ein Krad vor. Die Spitze der Kompanie steht schon auf der Brücke. Im selben Augenblick setzt ein rasender Feuerüberfall ein. Von vorn bestreichen Maschinengewehre die Straße; einzelne Schützen, die auf Schneeschuhen über die Höhen in unsere Flanke gekommen sind, geben ein unangenehmes Einzelfeuer ab.

Die Geschosse fegen klatschend auf die Felswand, setzen als heulende Querschläger eine unberechenbare Bahn fort. Dagegen gibt es schlecht Deckung. Von vorn kommt der Ruf: „Sanitäter nach vorn!" Er wird dringender, während der Mann mit der weißen Binde und dem roten Kreuz darauf von Felsblock zu Felsblock springend sich vorarbeitet.

Hundertundzwanzig Augenpaare suchen gespannt die Hänge zu beiden Seiten nach dem Gegner ab. Unsere Maschinengewehre streuen systematisch alle verdächtigen Stellen ab. Dort tritt Ruhe ein. Nur vor uns will es nicht aufhören. Da liegen unsere Sicherer noch auf der Brücke. Kaum hat der Zugführer, ein Feldwebel, die beiden zurückgerufen, als die Erde erzittert und die Brücke in Fetzen durch die Luft fliegt. Als der Rauch der Sprengung sich verzieht, gähnt dort, wo vordem die Brücke lag, eine undurchschreitbare Schlucht.

Im Augenblick kommen wir nicht weiter, müssen untätig hören, wie drüben Motoren anlaufen und in der Nacht verschwinden; die Norweger ziehen sich zurück. Aufs Geratewohl nachgesandte Schüsse haben keinen Erfolg.

Wir müssen den Tag abwarten. Zwei noch in der Nacht angesetzte Spähtrupps treffen hinter der Brücke auf hartnäckigen Widerstand.

Jetzt heißt es wieder eine feste Stellung einnehmen und die schweren Waffen nach vorn bringen. Unsere Artillerie und die Infanteriegeschütze werden Arbeit bekommen, damit sie der Infanterie den Weg bahnen.

Eine feldgraue Welle brandet durchs Gudbrandsdal

Seit der Einnahme von Lillehammer befinden sich die Briten im Rückzug durch das Gudbrandsdal nach Norden. Hartnäckig versuchen sie, sich immer wieder festzusetzen. Nicht ein einziges Mal ist es ihnen aber gelungen, zum Angriff anzusetzen. Ständig sind sie durch den deutschen Angriffsschwung in die Verteidigung gedrängt. Trotz des gerade für die Abwehr vorzüglich geeigneten Geländes weichen sie vor den ungestüm vorwärtsdrängenden deutschen Kräften zurück, die sich in kühnem Einsatz Schritt für Schritt ihren Weg durch die norwegische Gebirgswelt bahnen.

Bei Kvam öffnet sich das Tal zu einem breiten Kessel, dessen nördlicher Rand von steilragenden Felshöhen eng zusammengedrückt ist. In kaum mehr als 500 Meter Breite verläuft hier die Front. Zu beiden Seiten des Flusses an den Berghängen und über die Wiesen- und Ackerpläne der Talsohle geht Infanterie vor. Auf und an der Straße folgen Artillerie, Infanterie- und Pakgeschütze, Panzerwagen. Über den Kamm der östlichen Höhenzüge hinweg decken unsere Gebirgsjäger die rechte Flanke.

Im Dorf Kvam und in den Felswänden haben sich die Engländer eingenistet. Die erste deutsche Angriffswelle empfängt der Gegner mit Gewehr- und MG.-Feuer. Seine Nester sind bald erkannt, und schon prasselt auf die Briten ein Hagel schwerer Maschinengewehrgarben nieder. In einem Waldstück am Osthang des Gebirges trifft deutsche Infanterie auf feindliche Vorpostenstellungen, die mit Handgranaten aufgerollt werden. Der Tommy räumt nach schwerem Kampf den Platz und läßt zahlreiche Tote zurück. Drüben am jenseitigen Talhang wird der Engländer gleichfalls zum Rückzug genötigt. Schritt für Schritt arbeiten sich die Landser durch Wald und Felsen vor. Granatwerfer des Gegners setzen Gehölz und trockenes Pflanzenwerk in Brand. Knisternd und schwelend frißt sich das Feuer am Boden entlang, züngelt in hellen Flammen an den Bäumen hoch und legt sich qualmend, gleich einem Nebel, zwischen die kämpfenden Linien.

Unten hat inzwischen deutsche Artillerie in das Gefecht eingegriffen. Brüllend richten sich die Rohre der Kanonen auf die Widerstandsnester

der Engländer. Gefährlich fauchen dazwischen die breiten Mäuler der Infanteriegeschütze. Hell und scharf bellt die Pak auf. Unheimlich tackern die MG.s; surrend, singend, zirpend sausen die Gewehrgeschosse durch die Luft. Grollend bricht sich in den Felsschluchten das millionenfache Echo dieses höllischen Lärms. An vielen Stellen schon niedergerungen, sitzt der Engländer noch hinter einer Sperre am Dorfeingang. Unter einem Holzstoß ein gut getarntes Panzerabwehrgeschütz

Ein Pioniertrupp wird zum Sturm auf das Hindernis angesetzt. Geduckt und im Straßengraben gedeckt geht er vor. Wenn einer der Männer ein wenig den Kopf hebt, fegt rasendes MG.-Feuer über den Trupp hinweg. 100 Meter vor der Sperre liegen die Pioniere fest. Erst als erneut schweres deutsches Feuer den Gegner für Minuten niederhält, gelingt ihnen der Einbruch. Zugleich mit der von den Seiten umfassenden Infanterie dringen sie in das Dorf ein. Dreißig bis vierzig Engländer können sich mit ihrem Gros nicht mehr von dem deutschen Angriff lösen und werden gefangen.

Kvam brennt. Schwarzblau wälzt sich eine dicke Rauchwolke durch das Gudbrandsdal, zwängt sich zwischen den Felsen durch. Noch immer wummert es dumpf hallend im Tal. Die Artillerie verfolgt mit ihren Granaten die weichenden Engländer, legt berstendes, krachendes Feuer auf ihren Weg. Dann brechen Panzer vor, erreichen den Nordrand des Kessels und lassen die zweite Angriffswelle der Infanterie vorbei.

Kvam ist genommen. Ein Aufklärer kurvt suchend und beobachtend im Tal. Er schießt als vereinbartes Zeichen Leuchtkugeln ab. In den Felshängen klimmen ostmärkische Gebirgsjäger über vereiste Bergwasser. Hoch über dem Gebirge zieht achtunggebietend eine Staffel deutscher Bomber nordwärts. In einer Gefechtspause hört man aus der Ferne dumpfe Detonationen. Bei Otta und Dombas wird der Verbindungsweg des englischen Expeditionskorps in Trümmer gelegt.

Wie ein Stück der Erde selbst liegen die Infanteristen auf dem Boden des norwegischen Landes. Heiß brennt über ihnen die Sonne vom blauen Himmel, heiß ist der Lauf des Karabiners in ihrer Hand. Einer erhebt sich und springt vor, der andere erhebt sich und stürmt, und noch einer, und noch einer ... eine Gruppe, eine Kompanie — eine feldgraue Welle. Sie brandet durch das Gudbrandsdal und begräbt unter sich die verlorene britische Truppe im norwegischen Bergtal.

Kampf mit drei englischen Jägern

Am Tage der Besetzung Drontheims durch deutsche Truppen trafen nach langem Flug von der Heimat kommend einige Seeflugzeuge ein. In Tag- und Nachtarbeit setzten sich die fliegenden Besatzungen und das wenige Bodenpersonal ein, um das Nötigste für den nun zum deutschen Seeflieger- horst bestimmten Teil des Hafens zu schaffen. An Schlaf war kaum zu denken. Wer keinen Flugauftrag hatte, mußte helfen, den neuen Horst zweckentsprechend auszurüsten und gegen feindliche Angriffe zu sichern. Aber viel mußte auch geflogen werden, und dabei wurden höchste Ansprüche an die Besatzung gestellt. Drei- ja viermal täglich kamen die Maschinen zum Einsatz, sei es als Aufklärer, als Kampfflieger oder zur Unterstützung der rasch vormarschierenden Landtruppe.

Ende April erhielt Leutnant X. einen Flugauftrag auf Bombenwurf und anschließende Aufklärung eines bestimmten Gebietes. Mit seiner Besatzung startete er in den späten Nachmittagsstunden. Um etwa 19 Uhr erreichte die Maschine Andalsnes.

Längst hat der Bordfunker das hintere Maschinengewehr besetzt. Jeden Augenblick ist mit Feindberührung zu rechnen, und tatsächlich tauchen — aus Süden kommend — drei Maschinen auf. Zunächst kleine Punkte am Horizont. Rasch kommen sie näher, werden größer und stürzen sich nun auf die einzeln fliegende deutsche Maschine, die sie als willkommene Beute ansehen. Englische Jäger sind es, die um unser Seeflugzeug einen wilden Tanz aufführen. Jetzt gilt es, sich der Übermacht zu entziehen. Also die Maschine heruntergedrückt von ihrer Höhe; irgendwo in den Fjorden, hinter den Bergen der Küste, muß eine Deckung zu finden sein. Aber die feindlichen Jäger lassen nicht locker; immer wieder greifen sie an, von achtern, von oben und von unten. Im Tiefflug rast unsere Maschine dicht an den Steilhängen der Fjorde entlang, springt von der linken auf die rechte Seite, kurvt in Schlangenlinien. Schon zu Beginn dieses ungleichen Kampfes, nachdem gerade die erste Trommel verschossen war, bekommt das hintere Maschinengewehr einen Treffer und fällt aus. Die Tommies wagen sich

bis auf 50 Meter bei ihren Angriffen heran. Der Bordfunker meldet jedesmal den neuen Anflug, und immer wieder dreht der Flugzeugführer in einer steilen Kurve die Maschine dem Gegner entgegen. Mit dem vorderen Maschinengewehr verteidigt die Besatzung sich und die Maschine. Eine Viertelstunde erst dauert der Kampf, und doch scheint es eine Ewigkeit. Und dann meldet der Bordfunker nicht mehr — verwundet ist er im hinteren Maschinengewehrstand zusammengebrochen.

Weiter geht der Kampf. Wieder stellt sich das deutsche Flugzeug dem Gegner. Es gelingt dem Beobachter, auf die eine feindliche Maschine eine gut sitzende Geschoßgarbe anzubringen. Die Wirkung zeigt sich augenblicklich; in steilem Gleitflug geht der Jäger nach unten. Vermutlich ist er abgeschossen, es bleibt aber keine Zeit, den Aufprall zu beobachten. Die deutschen Flieger können nur auf ihre Verteidigung bedacht sein. Die übriggebliebenen zwei englischen Jagdmaschinen haben bei den zahlreichen Angriffen die Munition für die starren, festeingebauten Maschinengewehre verschossen. Sie versuchen, im Vorbeiflug ihre Bordschützen in gute Schußposition zu bringen, um so doch noch zu einem endgültigen Luftsieg zu kommen. Aber schon weichen sie den Gegenkurven und Gegenangriffen des deutschen Seeflugzeuges aus. Der Verlust der einen Maschine, das Verschießen fast all ihrer Munition, ohne daß trotz zahlenmäßiger Überlegenheit ein endgültiger Erfolg erzielt worden wäre, hat sie unsicher gemacht. Und das hilft unserer Besatzung, die Angreifer loszuwerden. Um 19.30 Uhr etwa gelingt es, sie abzuschütteln und hinter einem Berg Deckung zu finden. Eine halbe Stunde Luftkampf auf Leben und Tod, ein Luftkampf, bei dem drei englische Jagdmaschinen ein deutsches Seeflugzeug zur Strecke bringen wollten, ist beendet. Unsere Maschine kann heimfliegen und dazu noch melden, daß wahrscheinlich einer der Jäger abgeschossen ist.

Aber wie sieht das deutsche Flugzeug aus! In einfacher soldatischer Sprache meldet der Gefechtsbericht des Leutnants am Schluß: „Maschine hat . . . Einschüsse. Motoren sind betriebsklar. Fast sämtliche Flugüberwachungsinstrumente sind ausgefallen. 20.06 Uhr Drontheim glatt gelandet."

Schwer ist das deutsche Flugzeug getroffen, das jetzt mit seinen zerschossenen Flächen, dem durchlöcherten Rumpf und Leitwerk wieder im Seefliegerhorst Drontheim steht. Die Besatzung aber ist schon längst mit einer anderen Maschine wieder auf Feindflug.

2500 Norweger strecken die Waffen

Am 30. April mittags meldete der Wehrmachtbericht, daß ein norwegisches Regiment in Stärke von 2500 Mann die Waffen gestreckt hat. Wenig später ging über den Äther die Sondermeldung, daß die Landverbindung zwischen Oslo und Drontheim hergestellt ist.

Was diese beiden Tatsachen bedeuten, welches Zeugnis sie dem Kampfgeist der deutschen Truppen ausstellen, das vermögen in der Heimat wohl nur wenige ganz zu ermessen. Es muß immer wieder gesagt werden, daß der Kampf hier im hohen Norden Probleme aufwirft, wie sie uns auf dem europäischen Festland nicht gestellt sein würden. Eines der wesentlichsten ist die Sicherung des besetzten Raumes. Betrachten wir nur die Gegend, wo dieses norwegische Regiment die Waffen streckte. Über 400 Kilometer sind die deutschen Truppen von Oslo aus in Richtung Dombaas vorgestoßen. Rechts und links bewegen sich ebenfalls deutsche Einheiten nach Norden, aber zwischen den drei Marschrichtungen liegen hohe Berge und unwegsame Täler, die dem Feind jederzeit die Möglichkeit geben, sich darein zurückzuziehen und im Rücken der Front zu neuem Kampf zu entwickeln. So müssen also die Truppen, die den rückwärtigen Raum sichern, darauf gefaßt sein, plötzlich einem stärkeren gegnerischen Verband gegenüberzustehen.

Eine gefährliche Kante lag nordwestlich von Lillehammer. Es war bekannt, daß sich hier links der Straße noch norwegische Verbände in den Bergen zwischen Follebu und Faberg hielten. Diese aber zu fassen, war ein schwieriges Unterfangen, weil einmal die Brücken über das Tal gesprengt sind, das Eis des Fjords aber nicht mehr hält, zum anderen die jenseitigen Berge noch so viel Schnee tragen, daß die Norweger als ausgezeichnete Skifahrer frei manövrieren können.

Da haben unsere Gebirgsjäger, steirische und bayrische Bataillone, den hohen Stand ihrer Ausbildung beweisen können. Sie sind mit Recht stolz darauf, daß von den 16 Eisernen Kreuzen, die innerhalb der Division zur Verteilung kamen, 14 auf die Gebirgsjäger entfielen. So war eine ihrer Kompanien in den letzten Tagen auf dem Wege in die vorderste Kampflinie

bereits in Ringebu eingetroffen, als Nachricht kam, daß etwa 30 Kilometer zurück links der Straße unsere die linke Flanke sichernde Infanterie von starken norwegischen Abteilungen angegriffen sei. 400 Meter hatten die Norweger die Infanterie frei passieren lassen, als sie unsere Truppen von vorn und hinten unter Beschuß nahmen. In dieser Lage griffen die Gebirgsjäger den Feind von Norden an. Zunächst hatten sie eine Baumsperre von 500 Metern, die von den Norwegern mit Minen versehen war, zu beseitigen. Kaum war dies geschehen, als an einer Wegbiegung die Jäger Feuer erhielten. Im Augenblick hatten die Gebirgsjäger aber ihre MG.s in Stellung gebracht. Diese kämmten den Wald ab, um dem unsichtbaren Gegner zunächst zu zeigen, daß unsere Truppen sich nicht schrecken lassen. Plötzlich kommen aus dem Wald zwei Norweger mit einem weißen Handtuch. Drei Mann der Gebirgsjäger werden vorgeschickt, die Gefangenen einzubringen. Diese drei holen aus dem Wald eine schwer bewaffnete norwegische Kompanie: 91 Mann und 3 Offiziere. Es gibt keine Möglichkeit, in der anbrechenden Dunkelheit diese Gefangenen zurückzubringen. So müssen sie am Schluß mitgeschleppt werden. Nach 200 Meter erhalten die Jäger wieder von rechts Feuer. Wie wild schießen die Norweger, schonen dabei nicht die gefangenen Landsleute, die sich alle auf der Straße hingeworfen haben, um einigermaßen dem Feuer zu entgehen. Mit wenigen Mann umgeht ein Oberleutnant der Gebirgsjäger die feindliche Stellung und räuchert mit ein paar Handgranaten die Granatwerfer aus. Die Norweger ziehen sich aber immer höher zurück.

Was nun? Die Gebirgsjäger lassen hier zunächst nur eine Sicherung. Versuchen darauf, von der anderen Seite des Berges den Gegner zu fassen. Nach 300 Metern stoßen sie erneut auf ernsten Widerstand. Am Hang schießen die Norweger aus einzelnen Gehöften. Zwei Stunden liegen unsere Gebirgsjäger vor dieser feindlichen Stellung. Sie glauben schon, bis zum Morgengrauen warten zu müssen, als von der rechten Seite des Tales deutsche Panzer anrücken und hinter ihnen die Infanterie, die sich inzwischen durchgekämpft hat. Dann werden gegen die Norweger Granatwerfer und leichte Artilleriegeschütze eingesetzt. Vereint schließen dann Gebirgsjäger und Infanterie den Gegner so ein, daß es für ihn ein Entweichen nicht mehr gibt.

Noch anderthalb Tag lang hat das norwegische Regiment versucht, auszubrechen. Vor 400 Mann haben dann am Montag abend 2500 Norweger die Waffen gestreckt.

Flieger auf Jagd in Felsen und Fjorden

Ein alter Autobus ist der Gefechtsstand der einen Kampfgruppe. In einer ehemaligen Tankstelle arbeitet der Stab der anderen. Spät am Abend trifft man dort Offiziere, die auf die letzten heimkehrenden Maschinen warten, früh am Morgen ist der Adjutant noch immer da, kurze Stunden hat er auf dem Feldbett ruhen können. Die Feldbluse offen, eine Zigarette zwischen den Lippen, in der Hand einen Besen, mit dem er gerade ein wenig sauber machte, so steht er schon wieder vor der Karte. Denn nachts kam der Einsatzbefehl. In einer halben Stunde erscheinen die Besatzungen. Ein Händedruck mit dem Staffelkapitän, der gerade eintritt. Nun studiert man gemeinsam.

Als die fliegenden Besatzungen unseres Kampfverbandes gestern zurückgekehrt waren, ihre Flugzeuge hingestellt hatten und weggefahren wurden, um zu essen und zu schlafen, da waren wie die Heinzelmännchen andere Soldaten da, die Männer der Flughafenbetriebskompanie. Mitten in der Nacht kurbelten sie die Bombenschächte auf, und entsprechend dem Einsatz des nächsten Tages wurde neu mit Bomben beladen. Je nach dem voraussichtlichen Ziel richtig gemischt die gefährliche Last aus allen Kalibern. Durchgesehen, betankt, beladen, stehen sie heute längst wieder da, unsere Vögel, unsere Kisten, unsere Krähen, unsere Kähne — oder wie wir sie sonst noch nennen mögen mit rauhem, fachlichem Kosewort.

Hier auf unserem Platz im Norden, der in keiner Weise so ausgestattet ist wie ein deutscher Fliegerhorst, kümmert sich jeder nur um seine Sachen. Um seine Gruppe oder Staffel, um seine Männer, um seine Flugzeuge, um seine Bomben und seine Fahrzeuge. Wenn Maschinen starten oder landen, die nicht von unserer Gruppe sind, dann weiß von uns kein Staffelkapitän und kein Adjutant, woher sie kommen, was sie gemacht haben, wem sie gehören, wo ihre Besatzungen wohnen. Aber wenn unsere kommen oder starten, dann ist das Quartier klar, die Flugverpflegung beschafft, dann wissen wir, welche Bomben geladen wurden, welche Aufträge sie gehabt haben, welche Erfolgsmeldungen bisher vorlagen. So ist das im Krieg. Anders als im Frieden, wo man doch über alles, was auf dem Platz

geschieht, einigermaßen im Bilde ist. Irgendwo laufen die Fäden zusammen, das wissen wir, und das genügt uns.

Vor uns leuchten weiße Kuppen, Schnee auf harten Felsen, tiefe Schnitte die Täler, Schroffen, in deren Nähen man nicht notlanden möchte. Eine Landschaft, in der unsere Kameraden vom Heer mit dem Edelweiß an der Mütze, unsere Gebirgsjäger, zu Hause sind. Wir sind dort nicht zu Hause, uns gehört nur die Luft darüber, und damit sind wir sehr einverstanden. Die Wasserstrecke ist kurz, aber über dieses Gebirge müssen wir stundenlang fliegen.

Angriffsziel ist die Gegend von Andalsnes. Dort wollte sich der Brite festsetzen, dorthin schickte er Truppentransporter, dorthin entsendet uns der Befehl. Es ist schön, die anderen Kameraden zu sehen, die Maschine neben uns, klar abgezeichnet vor den verschneiten Bergen, die Flugzeuge der anderen hinter uns. Wie Wächter sind sie, einer um die Sicherheit des anderen bedacht, einer mit dem Geschick des anderen verbunden, einer so bewaffnet, so geübt wie der andere. Das ist unser Verband, er fliegt feindwärts. Es ist besser mit ihm zu fliegen, als unter ihm zu sitzen und Gegner zu sein.

Unter dem blauen Himmel ist das Wasser der Fjorde ebenfalls herrlich blau, tiefblau, und die Berge spiegeln sich darin. Aber mühselig ist das Suchen über dieser zerklüfteten Küste, in der es tausend Schlupfwinkel gibt. Nur das Flugzeug bringt das fertig. Von Osten her kurven wir in den Abschnitt ein, den wir uns vorgenommen haben. Über den Molde-Fjord und seine Abzweigungen zieht die Kette. Jeder Mann der Besatzung, das Gesicht versteckt hinter Kappe und Sauerstoffmaske, sieht zur Erde hinab, meldet durch das Bordtelephon, was er sieht. Im Fjord zeichnet sich vom blauen Wasser eine weiße Spur ab, an ihrer Spitze ein britisches Kriegsschiff. In seltsamen Figuren läuft das Kielwasser, in Kurven und gezackten Linien. So sieht die Fährte eines fliehenden Schiffes aus, das der Gefahr aus der Luft entgehen will. Wie die Haken, die der Hase schlägt, um dem Jäger zu entwischen. Schiffsflak feuert auf uns, vor der Schnauze der Maschine stehen die Sprengwölkchen. Auch in den Bergen muß irgendwo eine Batterie stecken. Wir bemerkten es vorhin, als neben uns die bekannten Wattebausche auftauchten, ohne daß ein Schiff zu sehen gewesen wäre.

Unsere Kette wirft nicht auf den Kreuzer. Wir überlassen ihn den Kameraden. Unsere Bomben haben ein bestimmtes Ziel, den Landungsplatz Andalsnes. Aber im Abdrehen sehen wir, wie dicht neben dem Kriegsschiff die erste Fontäne aufsteigt, emporgefetzt von der Bombe, die einer der

anderen Ketten geworfen hat. Wir wissen unseren Gegner warm aufgehoben.

Dort der Landungsplatz! Bomben pendeln zur Tiefe, Detonationen blitzen auf, wie Scharen weißer Tauben huschen unter uns die Bomben hindurch und sind im Augenblick zu winzigen Pünktchen geworden und erdwärts entschwunden. Fast scheint es, als gäbe es keine Veränderung dort unten am Boden, dann erst quellen Wolken von Staub und Rauch empor. Feuer lodert im Ziel. Vielleicht hämmert jetzt MG.-Feuer zu uns herauf. Aber wir hören es nicht. Was geht es uns an, solange es nicht trifft. Dreimal fliegen wir an, dreimal tun das gleiche unsere beiden Kettenhunde, dreimal — dann zeigt der Kompaß auf südlichen Kurs, der heimwärts führt.

Nordöstlich von unserer Einsatzstelle fallen unterdessen die Bomben einer anderen Maschine des Geschwaders auf einen 6000 Tonnen großen Truppentransporter. Es hageln stählerne, sprengstoffgeladene Todesboten auf den Kreuzer, der uns beschoß. Es sinken wieder Schiffe. Spurlos verschwinden sie in der blauen Tiefe norwegischer Fjorde. Wir kennen den Schiffsfriedhof an der englischen Ostküste, wir waren ja bei denen, die ihn anlegten. Dieses ist der zweite Friedhof, in dem britische Macht zu Grabe getragen wird. Nur schweigsamer sind hier die Gräber. Keine Masten ragen über den Meeresspiegel, wie im flacheren Wasser vor der Themsemündung. Tief ist der Fjord, und nichts ist mehr zu sehen, wenn ein Schiff auf den felsigen Grund sinkt, ein Schiff mit Kanonen und Soldaten und Gewehren, über dem sich das Wasser schließt, um genau so blau und friedlich wie bisher den Himmel zu spiegeln.

Was sich dort unten abspielt, sehen wir nicht im einzelnen. Wenn sich das Schicksal einer britischen Einheit vollendet, dröhnen unsere Motoren schon wieder über den Gletschern dem Hafen zu, der uns Heimat ist.

Wir landen. Wenn die Propeller stillstehen und die Motoren schweigen, gehen wir langsam, noch etwas taub in den Ohren, die erste Zigarette im Mund, hin und wieder stehenbleibend, zum Gefechtsstand. — Was habt ihr getroffen? Und ihr? — Im übrigen redet keiner mehr viel darüber. Die Gefechtsmeldung in ihrer auf das Notwendigste beschränkten Kürze entspricht gerade dem Maße des Mitteilungsbedürfnisses. Viel erzählen ist nicht wichtig. Wichtig ist, daß der erste Wart erfährt, wenn etwas unklar ist. Wichtig ist, daß morgen wieder die Maschine bestens in Ordnung ist. Wichtig ist, daß wir jetzt abhauen und ordentlich essen und schlafen. Der Jagdtag ist vorbei, morgen wird ein neuer sein, und noch viele werden folgen.

Drei Wochen Küstendienst eines deutschen Minensuchbootes vor Norwegen

Wenn einmal die stolzen Taten unserer Seestreitkräfte um die Besetzung Norwegens ihre Würdigung finden, dann werden die Leistungen eines kleinen Minensuchbootes im Bereich des Admirals der norwegischen Westküste einen würdigen Platz finden. Gespensterhaft wie der fliegende Holländer taucht dieses Boot einmal hier, einmal dort auf, stets ist es zur Stelle, wo es eine schwierige Aufgabe zu lösen gilt. Beweglich und schneidig sind Boot, Kommandant und Besatzung. Unermüdlich ist der Angriffs- und Unternehmungsgeist des Kommandanten. Von seinem Geiste ist die ganze Besatzung beseelt.

Bereits bei den Aktionen deutscher Seestreitkräfte im Polenfeldzug hatte das Boot seine Feuertaufe erfolgreich bestanden. Unaufhörlich ging es nun in der Ostsee und in der Nordsee an die Durchführung der gestellten Aufgaben. Bei der Besetzung Norwegens galt es, Truppen in einem Hafen zu landen und die Stadt zu besetzen. Dieses Unternehmen wurde pünktlich, wie befohlen, durchgeführt. Die Überraschung gelang. Ein am Pier liegendes norwegisches Torpedoboot wurde hier, ohne daß die Besatzung zu einem Widerstand Zeit fand, besetzt und mit deutscher Besatzung in Dienst gestellt.

Mit hoher Fahrt geht es weiter nordwärts, um mit Einheiten der deutschen Flotte Verbindung aufzunehmen. Auf der Fahrt wird bei grober See in der Nordsee treibend ein Schlauchboot mit der Besatzung eines in Seenot geratenen deutschen Flugzeuges gesichtet. Sofort geht es, wie im OKW.-Bericht rühmlich hervorgehoben wurde, an die Bergung der Kameraden der Luftwaffe. Ein Major, ein Oberleutnant und drei Mann, darunter ein Schwerverletzter, werden gerettet und einem deutschen Kreuzer übergeben. Nachts wird Brennstoff übernommen, denn es gilt jetzt, vier als Vorpostenschiffe geeignete norwegische Walfänger, zwei norwegische Torpedoboote und den norwegischen Zerstörer ‚Odin' für die deutsche Kriegsmarine zu sichern.

Kaum ist diese Arbeit getan, da heißt es, U-Bootsicherung für deutsche Kriegsfahrzeuge zu übernehmen. Fast jede Stunde bringt neue Aufgaben.

An eine Ruhepause ist gar nicht zu denken. Die Männer unten in der Maschine leisten fast Übermenschliches, und die seemännische Besatzung wird von einer harten Arbeit zur anderen gerufen. Geschütze und Munition eines versenkten norwegischen Zerstörers werden geborgen.

Die Sicherung der Küste vor feindlichen Truppenlandungen, U-Bootjagd, Kontrollfahrten zur Feststellung feindlicher Minensperren, ja selbst die Niederkämpfung kleinerer feindlicher Widerstandsnester auf den vorgelagerten Inseln und die Durchsuchung der einzelnen Schären nach verdächtigen Nachrichtenstellen werden unermüdlich durchgeführt. Zur Sicherung eines wichtigen Hafens werden Hafensperren angelegt.

Durch unermüdliche Vorstöße in die verschiedenen Fjorde wird dort verborgen gehaltener feindlicher Handelsschiffsraum sichergestellt.

Endlich soll einmal nach den langen anstrengenden Tagen für die ganze Besatzung ein notwendiger Ruhetag eingelegt werden, damit wenigstens alle einmal ohne Störung einige Stunden schlafen können — doch da kommt schon wieder der Befehl „Sofort seeklar!" Schon geht die Jagd wieder in die Nacht hinaus. Naßkalt spritzt Gischt bis zur Brücke hinauf. Die Männer auf der Brücke haben gespannt die Gläser an die Augen gepreßt und durchbohren mit ihren geübten Augen förmlich das Dunkel der Nacht. Der Morgen beginnt zu grauen, da meldet der Ausguck: „Mehrere Fahrzeuge voraus!" „Alarm!" Alle Mann springen auf ihre Stationen, die Geschütze sind sofort gefechtsbereit. Vorsichtig pirscht sich unser Boot, um lange unbemerkt zu bleiben, näher heran. „Ein sich sammelnder Geleitzug!" sagt beim aufmerksamen Betrachten der Kommandant zum Wachoffizier. Prisenkommandos werden zur Kontrolle der Schiffspapiere blitzschnell ausgesetzt, Zellulose und Stückgüter für England sind die Ladung. Das ist ein guter Fang. Ein Prisenkommando sorgt dafür, daß die Schiffe zunächst einmal dem deutschen Prisengerichtshof zur Entscheidung zugeführt werden.

Kaum ist der Geleitzug wieder außer Sicht, da schrillen die Glocken: „Fliegeralarm!" Blitzschnell sind die Fla-Waffen zum anfliegenden Gegner herumgerissen, und schon bellen sie ihm entgegen. Deutlich zeigen die Leuchtspuren der Munition die Schußrichtung. Da bestreicht der Engländer das Boot auch schon mit seinem MG. Man hört blechern die Geschosse aufschlagen, doch rasch dreht er, ohne eine Wirkung bei uns erzielt zu haben, vor der deutschen Abwehr ab und verschwindet.

Der Kommandant hat schon lange die ungünstige Wirkung des silbergrauen Anstrichs für dieses Küstengebiet erkannt, so läßt er am nächsten

Tage das Schiff mit einer Tarnkappe versehen. Durch phantasievollen Tarnanstrich hebt sich das Boot gegen den vorwiegend felsigen Hintergrund der Klippen, Felsen und Schären kaum noch ab.

Am nächsten Tage werden mit einem Schlag dreizehn Fahrzeuge von zusammen 45000 BRT. festgestellt und von Prisenkommandos untersucht. Den Kapitänen wird befohlen, unverzüglich die Anker zu lichten und in genauem Kurs in Kiellinie zu folgen. Doch kaum sind die Schiffe im sicheren Hafen untergebracht, da heißt es, Truppen einschiffen und zur Niederkämpfung von versprengten Widerstandsnestern, ausgebauten Verteidigungsstellungen und zum Entsatz eines von den Norwegern besetzten und hart verteidigten wichtigen Kraftwerkes der vorgehenden Infanterie den artilleristischen Schutz gewähren. Vielfach bricht sich in den Fjorden der Widerhall von Abschuß und Detonation der Geschosse. Eine Staffel der Luftwaffe greift in den Kampf ein, und bald gelingt es, eine große Übermacht von Norwegern zur Kapitulation zu zwingen.

Zwei Wochen sind in aufreibender Arbeit vergangen, jetzt soll endlich der vorgesehene Ruhetag folgen. Doch der Hilferuf eines gestrandeten Fahrzeuges macht das sofortige Wiederauslaufen notwendig. Ohne Zögern werden die Leinen losgeworfen, mit brausender Fahrt geht es in höchster Eile zur Unglücksstelle. Mitten bei der schwierigen Arbeit trifft ein neuer Ruf ein: Ein englisches U-Boot ist in der Nähe gesichtet. Sofort geht in wilder Jagd die Fahrt los und es gelingt, zwei Transporter dem Zugriff der Engländer zu entziehen. Die Transporter werden sicher in den Hafen geleitet. Dort wird von dem hilfsbereiten Schiff sofort zum Schwimmkran gedampft. Mit den unförmigen, 50 Meter hohen Hebebäumen, deren großer Ponton einen gewaltigen Wasserwiderstand bietet, geht die Fahrt trotz Seegang hinaus zur Strandungsstelle. Eine Strecke von rund 30 Seemeilen wird allen Widerwärtigkeiten zum Trotz so zurückgelegt. Mit dem Schwimmkran gelingt es, die schweren Deckslasten zu bergen. Tag und Nacht wird schwer gearbeitet, endlich gelingt das Abschleppen; wohlbehalten wird das Schiff ins sichere Dock zur Überholung geleitet.

Kaum ist diese Bergungsarbeit vollendet, da werden schon wieder Soldaten eingeschifft, wieder heißt es, ein Unternehmen vom Wasser aus wirksam durch Artillerie zu unterstützen. „U-Boot-Alarm!" Das Sehrohr eines feindlichen U-Bootes wurde gesichtet. Sofort wird darauf zugedreht, Wasserbomben poltern, gewaltig quirlt schäumend und perlend das Wasser auf. Das U-Boot bleibt unsichtbar, ist es vernichtet? Zur Suche bleibt keine

Zeit, weiter geht die Fahrt dem Ziele zu. Der befohlene Hafen ist erreicht, 240 Mann werden an Bord genommen, dicht gepfercht stehen sie. Geheimnisvolles Schweigen herrscht an Bord. Bei Einbruch der Dunkelheit geht die Fahrt zwischen den Schären hindurch, hinein in den tief ins Innere des Landes einschneidenden Fjord. Drohend ragen die schroffen Felswände zum nächtlichen Himmel. Beim Morgengrauen werden nach zwei Warnungsschüssen ohne feindlichen Widerstand Truppen ausgeschifft, die norwegischen Truppen zogen sich zurück.

Doch am nächsten Platz leisten sie wieder heftigen Widerstand. Aus den Fenstern der Häuser prasselt der vorgehenden Infanterie heftiges Feuer entgegen. Das Schiff selbst erhält aus den Häusern am Strande MG.-Beschuß. Jetzt spricht unsere Artillerie ein hartes Wort. Bald verhüllt eine schwarze Rauchwolke die Stätte der nutzlosen Gegenwehr. Fluchtartig haben sich auch diese Truppen, soweit sie nicht gefangen wurden, in die Berge zurückgezogen. Verwundete werden geborgen, an Bord genommen und schnellstens auf dem Wasserwege zum nächsten größeren Verbandsplatz gebracht.

Auf der Rückfahrt wird verborgen in einem Arm des Fjordes ein deutsches Handelsschiff wahrgenommen, das in den norwegischen Gewässern überrascht und von den Norwegern unter norwegischer Flagge in Dienst gestellt worden war. Blitzschnell wird das Schiff geentert, die norwegische Flagge heruntergeholt und das Hakenkreuzbanner gesetzt. Da die Ankerkette nicht einzuhieven ist, wird sie gekappt. Unser kleines Boot verläßt mit dem großen Handelsschiff, längsseit Bug an Bug mit drei Leinen festgemacht, den Fjord über den Achtersteven. Alles spielt sich angesichts der norwegischen Truppen ab, die die umliegenden Höhen noch besetzt halten. Dann werden wieder Truppen zum Rücktransport in den Ausgangshafen übernommen und befehlsgemäß ausgeschifft. Sofort geht es in hoher Fahrt südwärts, um ankommenden Transportern, die den Nachschub für die deutschen Truppen in Norwegen bilden, sicheres Geleit durch das offene Seegebiet zu geben.

So sind die Wochen vergangen — drei Wochen Küstendienst. In wenigen Tagen werden die Maschinen gründlich überholt, dann geht der Kurs weiter nordwärts. Draufgängerisch wie der Kommandant und seine Besatzung nun einmal sind, lassen sie keinen Tag ohne große Aufgaben vergehen. Ein Fjord nach dem anderen wird gründlich durchsucht und manche schöne Beute wird heimgebracht.

Luftwaffe gegen Erdziele bei Narvik

Der Gruppenkommandeur eines Kampfgeschwaders hat seine Staffelmänner um sich versammelt. In knappen Worten gibt er den Einsatzbefehl: „Großangriff auf Erdziele in den Bergen um Narvik!" Zweck des Unternehmens ist es, die seit Wochen am nördlichen Polarkreis gegen einen starken Feind kämpfenden deutschen Gebirgsjäger wirksam zu unterstützen.

Die Besatzungen steigen ein. Schon wird das Zeichen zum Start gegeben, und Kette auf Kette nimmt Kurs nach Norden. Über Hügel und Täler geht der Flug; in der Ferne leuchten schon die schneebedeckten Kronen der Bergriesen. Knapp über die Schneefelder braust unsere Maschine, springt über hochragende Felsen, stürzt sich auf blauschimmernde Gletscher.

Der Flugzeugführer wirft einen Blick auf die Uhr, der Kommandeur ist bereits in die Orientierungskarte vertieft, die Heckschützen prüfen ihre MG.s; dann geht es mit mächtigem Schwung in die erste Schlucht hinunter. Atemraubend ist dieser Sturz ins Ungewisse.

In steilen Kurven winden wir uns durch die Schlucht nach Westen zu, dem Ofoten-Fjord entgegen. Plötzlich eine unheimliche Steilkurve nach links, ein Pfeifen in den Ohren. Im Wenden noch nähern wir uns der linken Felswand. Der Flugzeugführer zieht mit fast sorgloser Gelassenheit die Maschine in der Kurve hoch, während der Kommandeur mit der Hand nach rückwärts zeigt: Zwei englische Zerstörer, die an der Biegung des Berges Posten bezogen hatten und denen wir, hätte die Besatzung sie nicht erspäht und blitzschnell gehandelt, eine leichte Beute geworden wären. Nun hat der Engländer das Nachschauen ... Wir kurven uns zurück, unsere Augen haften an den Bergwänden. Dort sitzt irgendwo der Feind. Doch wir sehen ihn noch nicht. Die Augen müssen sich erst an den ständigen Wechsel zwischen Licht und Schatten gewöhnen.

Plötzlich sehen wir schwarze Pünktchen auf einer schneeweißen Fläche. Schon sind wir dort. Eine feindliche Skitruppe strebt am Hang eines Schneefeldes der Höhe zu. Steilkurve zurück. Alles zum Angriff bereit! Vorn in der Bugkanzel der Kommandeur, hinten Heck- und Wannenschütze am

MG.-Abzug bereit. Sekunden später rattern die Geschosse im Tiefangriff auf die englischen Soldaten. Sie springen und werfen sich in den Schnee. Schon sind wir über sie hinweg. Unsere MG.s haben ihre Schuldigkeit getan. Mit einem Male entdecken wir überall unter Felsvorsprüngen gut getarnte kleine Zelte, weit verstreut auf den riesigen Berghöhen: Die feindliche Stellung! Links- und rechtsum schnellt unsere Maschine wie von einer Feder getrieben. Oft scheint sie fast den Boden zu berühren. Unsere Maschinengewehre knattern.

Wir stürzen uns ins nächste Tal. Dort unten zieht eine Bergstraße ihre Serpentinen. Wir kommen nicht zu früh und nicht zu spät. Beladene Autos und kleine Kolonnen können sich uns nicht mehr entziehen; unsere MG.s machen reinen Tisch. Maultiere springen zu Tode erschrocken den Hang hinab. Kraftwagen werden fluchtartig verlassen. Hinter Gebüschen, in Gräben verstecken sich die britischen Soldaten. Dann fliegen wir die Felswand an, senden den Tod in seine Nischen und Vorsprünge, wo immer sich Leben zeigt.

Bis weit hinter Narvik geht unser Revier, in dem wir heute jagen. Wir können uns nicht beklagen, es hat sich gelohnt. Das kommt uns erst richtig zum Bewußtsein, als wir über die deutschen Stellungen brausen. Hoch oben in den Felsen haben sich unsere tapferen Gebirgsjäger eingenistet. Dort stehen sie und winken uns zu. Wir kurven zurück, winken wieder. Wir gehen ganz tief und sehen sie stehen, die braungebrannten zähen Burschen, die dort oben am Polarkreis treue Wacht für Deutschland halten, immer bereit, diese Erde, auf die sie gestellt sind, bis zum letzten Tropfen Blut zu verteidigen. Ein kleines Zelt ist ihre Wohnung, über ihnen breitet sich der ewige Tag, unter ihnen geht es oft viele hundert Meter senkrecht in die Tiefe. Der Anblick hat uns gepackt. Wir kurven noch einmal zurück. Wir winken noch einmal und brüllen ihnen einen Gruß der Heimat zu. Sie schwingen zum Dank die Hakenkreuzfahne, die sie mit sich führen, und uns ist, als läge darin das unerschütterliche Versprechen: „Wir halten aus!" — Unsere Aufgabe ist erfüllt. Wir nehmen Kurs nach Süden, zurück zu unserem Flugplatz, im Herzen die Gewißheit, daß unsere Kameraden der Berge nicht umsonst auf uns gehofft hatten.

Da, auf einmal eine Kurve nach rechts. Ein steiler Gleitflug in die Tiefe. Der Flugzeugführer deutet hinunter auf einen Gletscher. Und nun erblicke auch ich mitten in der Einsamkeit der Schneefelder das Aufflackern eines Lichts. Wir stürzen darauf zu und erkennen: dort brennt ein Flug-

zeug. Wir gehen tiefer und tiefer und kreisen über dem Gletschersee. Da sehen wir Menschen. Sie winken uns zu und malen riesengroße Buchstaben in den Schnee. Es sind Kameraden! Wir sichern nach allen Seiten, denn noch befinden wir uns in Feindesland. Dann gibt es für den Kommandeur und seinen Flugzeugführer nur noch eines: landen und die Kameraden aus Eisnot retten! Aber zunächst scheint dies ein gefährliches Unterfangen, denn der See, halb mit Schnee bedeckt und stark durch Eisrisse gezeichnet, ist fürwahr kein Landeplatz für ein schweres Kampfflugzeug, das mit mehr als 100 km Geschwindigkeit aufsetzen muß. Wir kreisen immer weiter. Spähenden Auges durchforscht der Flugzeugführer das Gelände. Wird es möglich sein? Wird die Maschine heil landen können? Denn darauf kommt es an.

Der Pilot macht das unmöglich Scheinende möglich. „Achtung, anschnallen! Wir landen!" Dieser Ruf reißt uns hoch. In äußerster Spannung warten wir auf die nächsten Sekunden. Da neigt sich die Maschine. Die Motoren werden leiser, wir schweben aus, wir setzen auf. Es kracht und klirrt. Schnee und Eis dringen in die Maschine, und dazwischen spritzt Wasser. Mit voll laufenden Motoren rollt der Pilot seine Maschine weiter, heraus aus dem brüchigen Eis, so lange, bis er eine feste Stelle gefunden hat. Es ist geschafft. Und kurz darauf begrüßen wir vier Kameraden, die, vom Feindflug zurückkehrend, schwerer Flaktreffer wegen auf dem Gletschersee notlanden mußten und dort die Reste ihrer Maschine verbrannten, um sie nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Die Freude auf beiden Seiten ist riesengroß. Der Kameradschaftssinn hat wieder einmal über Not und Gefahr triumphiert.

Noch steht eine große Sorge über uns. Werden wir mit neun Mann starten können? Werden wir uns über das rissige Eis und den wässerigen Schnee vom Boden heben und glücklich die Heimat erreichen? Es muß gewagt werden. „Alles fertig!" Die Motoren laufen auf vollen Touren. Die Maschine bewegt sich, schwerfällig erst, dann etwas rascher, sie pflügt Eis und Schnee, sie hebt sich, sinkt auf den Boden zurück, hebt sich wieder, und noch einmal sackt sie zurück. Dann plötzlich — wir atmen alle auf — kein Stoß mehr: wir schweben, wir fliegen über den Gletschersee; in Kurven erst, um langsam Höhe zu gewinnen. Und dann ein freudiges Lachen, ein Klopfen auf die Schultern, es ist geschafft. Die Kameraden sind gerettet.

Aufbringung eines britischen U-Boots durch deutsches Aufklärungsflugzeug

Die im Wehrmachtbericht gemeldete Aufbringung eines britischen Unterseebootes und seine Einbringung in einen deutschen Hafen stellt eine mit Kühnheit, Klugheit und schneller Entschlußkraft durchgeführte Tat dar. Die Einzelheiten des Unternehmens grenzen an das Abenteuerliche.

Ein Aufklärungsflugzeug bemerkte im deutschen Minengebiet ein britisches U-Boot zwischen den Minensperren. Das Flugzeug ging auf geringere Höhe hinab, griff das U-Boot mit Bomben und MG. an, worauf dieses die weiße Flagge setzte, während vom Turm des Bootes lebhaft gewinkt wurde. Das Flugzeug ging daraufhin aufs Wasser nieder, fuhr an das U-Boot heran und befahl dem Kommandanten, sofort an Bord zu kommen. Als dieser in Begleitung eines Besatzungsmitgliedes die Schwimmer des Flugzeuges betreten hatte, erhielt die an Bord gebliebene Besatzung des U-Bootes den Befehl zu warten, da sofort Hilfe herbeigeholt werden würde. Das Flugzeug startete sogleich mit seiner außergewöhnlichen Ladung und setzte sich mit deutschen Vorpostenstreitkräften in Verbindung, die es zu dem feindlichen U-Boot dirigierte. Unter Beachtung der im Minengebiet erforderlichen Vorsichtsmaßregeln machten sich unsere Vorpostenboote an das britische U-Boot heran, das sich, noch immer in größter Gefahr schwebend, in der Minensperre herumtrieb. Ein deutscher Offizier übernahm das Kommando des britischen U-Bootes, das ins Schlepptau genommen und unter Einsatz von Minensuchern zunächst aus dem Gefahrengebiet herausgebracht wurde.

Kurz nach Mittag näherte sich der Schleppzug mit dem britischen U-Boot der deutschen Küste. Schon von weitem erblickte man das schwarzblau gestrichene Boot, das achtern unterhalb des Turmes im Wasser lag. Am Turm stand in großer weißer Schrift die Kennzeichnung des Bootes. Darüber flatterte am Mast ein großes schmutzig-weißes Bettlaken, das Zeichen der Kapitulation.

Während sich der Schleppzug der Hafeneinfahrt nähert, wird auf dem britischen Boot über dem weißen Laken die Reichskriegsflagge und darunter

die englische Flagge gesetzt. In einem wahren Triumphzug werden die Molenköpfe passiert, die von Matrosen und Feldgrauen dicht besetzt sind. Ringsum auf allen im Hafen liegenden Fahrzeugen stehen Offiziere und Mannschaften Kopf an Kopf. Im Hintergrund zeigt der Hafenkai die gleiche malerische Umrahmung in Blau und Feldgrau von Tausenden von Soldaten, die sich dieses einzigartige Schauspiel nicht entgehen lassen wollen. Ein Leutnant von der Besatzung des Flugzeuges, welches das englische U-Boot stellte, berichtet:

„Wir flogen U-Bootjagd. In den kritischen Minuten der Dämmerung, in denen ein U-Boot erfahrungsgemäß seinen Angriff ansetzt, sichteten wir silhouettenhaft den Turm dieses englischen Schiffes. Ich rief meinem Flugzeugführer zu: ‚Jetzt nichts als ran!' Er wußte sofort Bescheid, ging auf größere Höhe und setzte dann zu einem ersten Bombenangriff an. Die erste Bombe fiel ziemlich günstig. Wir gingen gleich noch einmal auf Höhe zum zweiten Bombenwurf.

Während wir unsere Bombe warfen, wurden wir von dem U-Boot mit MG.-Feuer beschossen. Dann setzten wir unsere Kanonen ein. Es zeigte sich nun niemand mehr an Deck; wir feuerten unsere Trommel leer. Dann umkurvten wir das Boot. Mit meinem Beobachter-MG. schoß ich noch einige Trommeln auf den Turm. Plötzlich kam ein Mann heraus und schwenkte ein weißes Kleidungsstück — ein Hemd. Und dann erschienen noch drei oder vier Männer.

Bei unserm Herumrollen nach der Wasserung suchte ich mich auf englisch der Besatzung verständlich zu machen und rief hinüber, daß der Kommandant ins Wasser springen und zu meiner Maschine herüberschwimmen solle. Wegen der Kälte des Wassers hatten die Engländer zunächst keine besondere Lust, dieser Aufforderung zu folgen. Schließlich aber band doch einer unter ihnen die Schwimmweste um und sprang ins Wasser.

Wir schoren ziemlich dicht am Boot vorbei, das MG. auf den Turm gerichtet. Dann stellten wir uns fest. Ich ging auf den Schwimmer herunter und zog den Mann, der etwa 25 Meter schwimmen mußte, auf den Schwimmer. Es war der Kommandant! Ich brachte ihn achtern in meiner Maschine unter. Er klapperte und zitterte. Ich wickelte ihn in den Maschinenbezug ein, setzte ihm mein Käppi auf und zog ihm meine Handschuhe an. Darüber war er sehr glücklich. Seine Frage war, was mit seiner Mannschaft würde. Ich sagte ihm, sie würde von deutschen Kriegsschiffen gerettet. Im stillen hatte der Kommandant gehofft, doch noch wegzukommen; denn als wir das

U-Boot sichteten, machte es, trotz seiner Beschädigungen, noch langsame Fahrt und hatte Kurs auf die schwedische Küste genommen."

Von den deutschen Seefliegern wurden U-Jäger herbeigerufen, die das gekaperte englische Boot übernehmen sollten. Der Kommandant des U-Jägers berichtet: „Als ich mit meinem Boot auf ungefähr 6000 Meter an die bezeichnete Position des britischen U-Bootes herangekommen war, beobachtete ich Sprengwolken und nahm an, daß die deutschen Flieger von dem englischen U-Boot beschossen würden. Ich setzte für alle Fälle dem U-Boot einen Warnungsschuß vor den Bug. Als ich dann näher herankam und die weiße Fahne auf dem Schiff bemerkte, schickte ich ein Prisenkommando unter Führung eines Offiziers zum Boot hinüber. Es wurden alle Maßnahmen getroffen, um das Sinken des Bootes zu verhindern. Die teilweise schon geöffneten Ventile wurden zugedreht, die Schotten und Luken geschlossen. Dann nahmen wir die englische Besatzung an Bord und das Boot in Schlepp. Die von uns übernommene Besatzung, die einen sehr gedrückten Eindruck machte, war überrascht von der guten Behandlung, die ihr durch uns zuteil wurde."

Arbeit und Kampf der Pioniere in Norwegen

„Pioniere nach vorn" ist ein Ruf, der die Melder, den Draht und den Funk wohl noch in keinem Feldzug so stark in Anspruch genommen hat, wie bei dem deutschen Unternehmen in Norwegen.

Wenn die Pioniere in Norwegen auch nicht in größerem Umfang mit Minen, Flammenwerfern und Handgranaten operierten, so ist es nicht weniger verdienstvoll und beansprucht das soldatische Können nicht weniger, wenn es hieß, Sprengkammern und Sperren zu beseitigen, Abgründe und Schluchten zu überbrücken, wilde Sturzwasser zu zähmen, Sümpfe und zerstörte Straßen unter Rad und Marschstiefel zu zwingen. Was die deutschen Pioniere in Norwegen geleistet haben, wird in ganzer Größe erst nach dem Abschluß des skandinavischen Unternehmens gewürdigt werden können.

Im Angriff gingen die Pioniere mit der Spitze der Infanterie hauptsächlich in Ostnorwegen und im Operationsgebiet nördlich Oslo vor. Hier halfen sie die Festungen des Gegners aufbrechen, seine Sperren und Feldstellungen stürmen. So war es — um ein Beispiel von vielen zu nennen — im Gudbrandsdal bei Kvam, als eine Gruppe von Pionieren zusammen mit Panzerkampfwagen gegen eine von den Engländern verteidigte Paßsperre vorbrach, während die Infanterie den Feind an den Flanken packte. So und ähnlich war es bei Hönefoß, bei Gjövik, bei Kaysvinger.

Die wesentlichsten Dienste jedoch leisteten die Pioniere in den norwegischen Kämpfen bei der Überwindung der Geländehindernisse. In Schnee und Eis und bei stechender Sonne haben sie unermüdlich vom ersten Morgengrauen bis zur letzten Dämmerung und durch manche Nacht schwer gearbeitet, standen im eiskalten Schmelzwasser der Gebirgsbäche und mit entblößtem Oberkörper in der sengenden Glut norwegischer Frühlingssonne.

„Pioniere nach vorn!" — Ein immerwährender Ruf der vorwärtsdrängenden Artillerie, der Panzer, der Kolonnen. Die Eisenbahnbrücke liegt im breiten Flußbett. Es ist unmöglich, die schweren Eisenträger zu heben. Da schleppen sie von weit und breit Kähne herbei, bauen eine Schiffsbrücke. Infanterie, Feldhaubitzen, leichter Troß setzen über. Aber

auch die Panzer wollen ans andere Ufer. Neue Bohlen her, neue Verstrebungen an den schwankenden Steg, stärkere Stützen in die hölzernen Verbände! So wird die Tragkraft verdoppelt. Kleine Panzer gehen zuerst hinauf. Die Brücke hält, der gelungene Versuch ermutigt; mittlere Panzer folgen. Und wieder hält die Brücke. Dann die härteste Probe: schwere Panzer, eine gigantische Last für die Behelfsbrücke. Langsam, unendlich langsam faßt die Raupenkette den Aufgang. Ein Brett splittert, ein Balken kracht. Fast bis zum Rand sinken die Kähne ins Wasser. Jetzt ist das stählerne Ungetüm in seiner ganzen Größe auf der Brücke, kriecht Zentimeter um Zentimeter weiter. Wieder kracht und splittert es beim Abgang. Die Brücke hat gehalten. Das einzige, was an Material zur Verfügung stand, waren ein paar fragwürdige Kähne, Holz, Stricke und Eisennägel, kein Stück an sonstigem Gerät.

Hinter Röros und Österdal ist die Straße auf 12 km eine unvorstellbare schlammige Morastspur, aufgeweicht durch die von den Bergen rinnenden Schmelzwasser. Pioniere gehen ans Werk, legen Knüppeldämme und Steinschütten, setzten den Weg instand und bauen dazwischen neue Brücken. Der Vormarsch stockt nicht, die feldgrauen Abteilungen marschieren ohne Unterlaß, die Räder der Kolonnen drehen sich rastlos weiter.

Im Gudbrandsdal haben die Briten noch gründlicher als die Norweger gesprengt. Da werden Feldpioniere zu Eisenbahnern, setzten abschnittweise, auf einige Kilometer erst, dann auf längerer Strecke, mit den kärglichsten Hilfsmitteln, selbst als Lokomotivheizer, Rangierer, Weichensteller, eine alte Benzollokomotive in Gang. Dann bauen sie aus zwei unbrauchbaren Diesellokomotiven eine fahrbereite zusammen. Fast fahrplanmäßig rollen die Transporte jetzt.

Auf den Nachschubstraßen haben sich inzwischen die eigentlichen Eisenbahnpioniere ans Werk gemacht, lösen die den Angriffstruppen zugeteilten Feldpioniere ab und bauen deren Behelfswerk sachgemäß aus. Neue Streckenabschnitte werden in Betrieb genommen.

Verstärkte Pionierbataillone treffen ein mit neuem Gerät, brechen behelfsmäßige Schiffsbrücken ab und errichten neue, stabile Pontonbrücken.

Der Einsatz deutscher Pioniere in Norwegen ist ein Kriegsunternehmen, denn im Rücken und in der Flanke streifen die Feindabteilungen, deren Abwehr den Pionieren selbst obliegt. Mancher Kamerad fand im „kleinen Krieg" gegen Versprengte und Patrouillen den Heldentod, und die Pioniere, die mutig und verwegen in jenen dunklen Eisenbahntunnel eindrangen, der, vom Gegner gesprengt, über ihnen zusammenstürzte, symbolisieren am eindrucksvollsten Kampf und Opfer der Männer von der schwarzen Waffenfarbe.

Abwehrkampf Narvik

Ein aus Narvik zur Übernahme eines neuen Kommandos zurückberufener Zerstörerkommandant berichtet über den Abwehrkampf von Narvik als das „schönste Gemeinschaftsunternehmen zwischen den drei Wehrmachtteilen auf engstem Raum". Durch ein gemeinsames Schicksal verbunden kämpfen die Besatzungen unserer Zerstörer Schulter an Schulter mit den Gebirgsjägern der Ostmark, beide unterstützt durch die Luftwaffe, die nicht nur den Feind auf See angreift, sondern sich als Artillerie der kämpfenden Truppe bewährt und diese durch Fallschirmjäger verstärkt.

Über die Verwendung der Kriegsmarine erzählte der Zerstörerkommandant Einzelheiten, die die besondere Eigenart dieser Kämpfe beleuchten. In den Kämpfen der Zerstörer mit der überlegenen britischen Marine waren unsere Personalverluste so gering, daß die Besatzungen an Land starke Einheiten bis zu Bataillonsverbänden bilden konnten. Während diese Einheiten eigene Frontabschnitte übernahmen, wurden andere Teile der Schiffsbesatzungen unmittelbar in die Gebirgsjägerverbände eingereiht. Aus Matrosen und Heizern wurden teilweise auch Skitrupps gebildet. Die Tunnels der Erzbahn wurden von Marineabteilungen besetzt. Die elektrische Bahn bis zur schwedischen Grenze wurde von dem technischen Personal der Zerstörer in Betrieb genommen. Das Elektrizitätswerk wurde übernommen. Schiffsgeschütze wurden an Land als Küstenbatterien eingesetzt, wobei als Pivots auch Eisenbahnwagen dienten. Bevor die Stadt Narvik selbst aufgegeben wurde, haben Sprengtruppen der Pioniere und der Kriegsmarine die Hafenanlagen und Kais zerstört, so daß der Besitz der Ruine Narvik für die Engländer völlig wertlos wurde.

Neben der Erfüllung dieser Aufgaben sind aber das größte Erlebnis die gemeinsamen Gebirgskämpfe selbst. Es gibt dort oben außer der Stadt Narvik und einigen Hütten an der Eisenbahn kaum menschliche Siedlungen. Gebirgsjäger und Seeleute übernachten teilweise seit vielen Wochen im Freien. Schneehöhlen und Felsspalten dienen zur Unterkunft in den noch immer recht kalten Nächten. Munition und Verpflegung werden auf Schlitten herangebracht. Mit dem Eintreten der Schneeschmelze wurden die Ver-

hältnisse zunächst noch schwieriger. Beim Abtransport von Verwundeten aus hohen Gebirgsstellungen zum Feldlazarett haben unsere Soldaten wahre Wunder an Rettungsaktionen vollbracht.

Glücklicherweise blieben die Verluste gering. Das planlose Einsetzen von englischen Schiffsgeschützen gegen Gebirgsstellungen war meist erfolglos. Sie schossen buchstäblich Löcher in eine wilde, von ihnen gar nicht zu übersehende Gebirgslandschaft. Auch im Erdkampf bewirkte der Charakter des Geländes mit seinen vielen Deckungsmöglichkeiten hinter Felsvorsprüngen, daß die Verluste gering blieben. Nirgends gelang es dem Feind, unsere Stellungen zu umgehen.

Ein paar Soldaten haben, oft mit erbeuteten norwegischen Maschinengewehren, ganze Kompanien des Feindes so lange aufhalten können, bis über die Berge von anderen Stellungen her Verstärkung eintraf. So wird eine bunt zusammengewürfelte feindliche Übermacht in Schach gehalten. Neben Norwegern, französischen Fremdenlegionären und Polen wurden sogar rotspanische Emigranten festgestellt.

Die Strapazen dieser Kämpfe sind natürlich groß. Außer einigem Unterholz gibt es hier keine Vegetation, also kaum Holz zum Abkochen. Der tiefe Schnee und dann die Schneeschmelze erschweren die Verbindungen. Der Marinenachrichtenoffizier hat auch im Gebirge mit den geborgenen Funkgeräten der Zerstörer Funkverbindung mit der Heimat einrichten können. Eine besondere Freude war es für den Zerstörerkommandanten, als seine eigenen Leute mit den an Land montierten Flakwaffen seines Zerstörers den ersten französischen Flieger abschießen konnten. Weitere Abschüsse folgten.

Gebirgsjäger und Seeleute wußten, daß sie nicht auf verlorenem Posten stehen. Das dauernde Erscheinen deutscher Flieger war ihnen stets ein Gruß aus der Heimat und eine Bestätigung dafür, daß die deutsche Stellung hier oben im Norden durch die drei Wehrmachtteile gemeinsam allen Schwierigkeiten zum Trotz gehalten wird.

Als dann auch Fallschirmjäger landeten und sich sofort in den Erdkampf einreihten, gab es große Begeisterung. In diesem Kampf lebt die Führung bis zum General einschließlich unmittelbar mit der Truppe und teilt mit ihr alle Strapazen. Die wochenlangen erfolgreichen Abwehrkämpfe gegen eine ungeheure feindliche Übermacht haben nördlich des Polarkreises aus Verbänden unserer drei Wehrmachtteile eine Einheit des Kampfes und, wie jeder Narvik-Kämpfer fühlt, eine Einheit des Herzens gemacht, die nie wieder vergessen wird. Sie ist das stärkste Erlebnis dieses Kampfes für Deutschland, 2000 Kilometer von der Heimat entfernt.

Hemnes, Stien, Mo und Bodö

Es ist 12 Uhr nachts und dennoch nicht dunkler als ein trüb verhangener Morgen in der Heimat. Nur die hohen, schneebedeckten Berge verhindern, daß die Sonne bis in die Tiefen des Fjords von Mo hereinsieht. Seit Wochen kennen unsere Soldaten nicht mehr das beruhigende kraftspendende Dunkel der Nacht. In ewiger Helligkeit vollzieht sich ihr unaufhaltsamer Vormarsch, und die Schlafbedürfnisse werden befriedigt, wenn gerade Zeit hierfür ist. Zwischen den Kämpfen mit dem weiten norwegischen Raum, seinen unbeschreiblichen Geländeschwierigkeiten und dem englisch-norwegischen Gegner, der Straßen und Brücken sprengt und immer wieder in ausgebauten Stellungen einen oftmals erbitterten Widerstand leistet, bleibt nur wenig Gelegenheit, sich in die Wunder des Nordens zu versenken. Solange es noch kurze Nächte gab, hat man sich wohl hie und da einmal die seltsamen Strahlenbündel des Nordlichts angesehen, die mancher Landser für ferne Flakscheinwerfer hielt. Die seltsame Bläue der Luft umhüllt die Trostlosigkeit der Hochmoore und der bizarren Felsenlandschaft mit einem träumerischen Schleier. Manchmal scheint die Sonne, wenn sie nach einer knappen Berührung des Horizontes wieder emporschnellt, in diesem Schleier wie von einem großen Hof umgeben. Einem Sonnenrad ist diese Erscheinung vergleichbar, das in den vier Himmelsrichtungen von geschweiften, gleißenden Strahlenbündeln umgeben ist.

Unsere Truppen haben inzwischen längst den Polarkreis überschritten. Ein kurzes hinweisendes Wort des Kompaniechefs auf den Stein mit der Weltkugel auf der Straße von Mo nach Bodö, ein paar scherzende Zurufe der Kameraden untereinander, haben den sonst unter „Nordlandreisenden" üblichen Festakt ersetzt. Für mehr waren der Weg und die Kämpfe bis hierher zu schwer.

Ein Beispiel für derart schwierige Unternehmungen hier im Norden ist der schneidige Angriff unserer Truppen von Elsfjord aus und die anschließende Einnahme von Mo. — In Elsfjord, einem idyllischen kleinen Ort, in dem sonst um diese Zeit englische Lords ihre Yachten anlegen ließen, um sich zu den von ihnen gepachteten weltberühmten Lachsfanggebieten

in der Nähe fahren zu lassen, ist die von Oslo und Drontheim nach Norden führende Straße zu Ende. Zwar führt eine Fähre 15 Kilomteer lang über den Stör-Fjord nach Hemnes, wo die Straße weitergeht, aber als unsere in Elsfjord anlangen, sind die Fährschiffe versenkt oder entführt, ist überhaupt kein brauchbares Fahrzeug zu erblicken. Die Felswände ringsum, schnee- und eisgepanzert, erscheinen zudem undurchdringlich.

Aber unsere Gebirgsjäger, von denen der englische Rundfunk behauptet, daß sie „als ‚Österreicher' scharenweise über die schwedische Grenze flüchten", fühlen sich hier in ihrem Element. Ist es doch so, als habe man ihre Alpenwelt in 1500 Meter Höhe abgeschnitten und an die Meeresküste gesetzt. Auch in geringerer Höhe ist die Vegetation und die Felsbildung unseren Alpen in 2000 Meter Höhe vergleichbar. Mit Schneeschuhen und Gebirgskanonen, mit Infanteriegeschützen und schweren Granatwerfern wird der Aufstieg in die Felsen und Schnee-Einöden begonnen. Bereits nach 24 Stunden sind die Berge bezwungen, und ungeachtet der schweren körperlichen Anstrengung, von der jeder, der Norwegen nicht kennt, sich keinen Begriff machen kann, wird sofort zum Angriff angetreten, als man auf der soeben erreichten Straße auf starke Feindabwehr stößt.

Inzwischen ist ein anderes kühnes Unternehmen in voller Entfaltung. Unter dem Kommando eines Oberleutnants startet in Drontheim eine Anzahl von Wasserflugzeugen, die mit einer kleinen Schar von Gebirgsjägern bemannt sind, zum Fluge in den Stör-Fjord. Als die Schlauchboote das Festland unweit von Hemnes erreichen, werden sie von starkem feindlichen Feuer aus Maschinengewehren und Panzerabwehrbüchsen empfangen. Trotzdem wird gelandet, werden Maschinengewehre in Stellung gebracht, ein englischer Lastkraftwagen mit zur Verstärkung eilenden englischen Truppen wird niedergekämpft, norwegische und englische Gefangene gemacht und mit insgesamt 70 Mann eine starke englische Stellung genommen, die von einem bedeutenden englischen Kommando besetzt gehalten worden war, das kurz zuvor ein Kreuzer in Hemnes an Land gesetzt hatte. Zahlreiches Kriegsgerät fällt in deutsche Hand, während auf deutscher Seite nur ein Toter und ein Verwundeter zu verzeichnen sind.

Damit ist den Kameraden, die nördlich Finneidt zum Kampf gegen ein schottisches Gardebataillon antreten, viel geholfen. Hell strahlt die Sonne um drei Uhr morgens, als in erbittertem Gefecht der Einbruch in die starken Bergstellungen des Feindes gelingt, nachdem ein Fluß durchschritten war, dessen Brücke die Engländer kunstgerecht gesprengt hatten. Eine erste Höhe

zu nehmen, beansprucht nahezu vier Stunden. Auf einer zweiten Höhe hat sich der Feind inzwischen erneut verschanzt und MG.s in Stellung gebracht. Schließlich müssen noch Kräfte abgezweigt werden, um eine dritte Stellung auf der rechten Flanke zu nehmen, während das Gros den Feind die Straße entlang verfolgt. Erst viele Stunden später kann der Feind aus allen, auch den letzten Stellungen geworfen und Mo erreicht werden. Alle diese Gefechte spielen sich in oder bei dem kleinen Orte Stien ab, dessen Name festgehalten zu werden verdient in Erinnerung an die Taten unserer ostmärkischen Gebirgsjäger, die hier, Tausende von Kilometern von der Heimat entfernt, auf einem sogenannten „Nebenkriegsschauplatz" beinahe übermenschliche körperliche und soldatische Leistungen vollbracht haben. Beinahe drei Tage lang ununterbrochen über die Berge zu marschieren und dabei länger als dreißig Stunden im Kampfe zu liegen, ist eine Leistung, die eben nur unsere Gebirgsjäger zu vollbringen imstande sind.

Eingebracht wurden 20 englische Gefangene, zum größten Teil Schotten, die sich überaus hartnäckig geschlagen haben, 1 Geschütz, 15 Maschinengewehre, zahlreiche Gewehre, Maschinenpistolen, Munition und Geräte aller Art.

Inzwischen sind bereits einige Tage seit diesen Gefechten vergangen. Der energische Angriff auf Bodö, wo der Feind wiederum starke Stellungen bezogen hat, wird weitergetragen. Unmittelbar hinter der Infanteriespitze, zum Teil mit ihr vermischt und ihr beigegeben, marschieren die Pioniere, auf deren Konto ein gutes Teil der Erfolge des norwegischen Feldzuges kommt. Über den Stör-Fjord schwimmen längst die von ihnen gebauten Fähren. Über die von ihnen gebauten Brücken donnern die Lastkraftwagen, die Munition und Verpflegung nachbringen.

Vormarsch unserer Gebirgsjäger im Norden

Jeder deutsche Soldat, der auf norwegischem Boden gekämpft hat, kennt sie — die Straße 50. Es ist die norwegische Reichsstraße, die sich vom Skagerrak quer durch das langgestreckte Norwegen über mehr als 2000 Kilometer bis zum Eismeer hinaufzieht. Unsere Truppen sind auf ihr marschiert, als sie in einem grandiosen Siegeszuge nach Drontheim vordrangen und damit ganz Mittelnorwegen eroberten. Von Drontheim aus sind unsere Gebirgsjäger wieder dem Laufe dieser Straße gefolgt, als sie ihren ungestümen Vormarsch nach Norden antraten und Steinkjer, Namsos, Grong, Mosjöen, Mo i Rana und nun auch Rognan besetzten. Dann haben die Spitzen unserer Truppen die Straße verlassen und sind nach Westen abgebogen, um den stärksten Stützpunkt der Engländer in der norwegischen Provinz Nordland, Bodö, in deutsche Hand zu bringen. Die Straße 50 ist für unsere Truppen, besonders aber für die ostmärkischen Gebirgsjäger, ein Stück stolzer Soldatengeschichte geworden. An ihren Rändern schläft jetzt so mancher Sohn der Alpen im Angesicht ungeheurer Wälder, rauschender Wildbäche und schroffer Granitfelsen seinen letzten Schlaf.

Wenn diese Straße 50 auch in den norwegischen Karten den anspruchsvollen Namen Reichsstraße trägt, so ist sie doch alles andere als das, was wir im Reich unter Reichsstraße verstehen. Es gibt lange Strecken, die zwar in den Karten als vollwertige Straßen vermerkt sind, in Wirklichkeit aber nicht über die Anfänge eines Straßenbaues hinauskamen. Andere Teile wieder sind so verschlammt und aus der Form geraten, daß die deutschen Fahrer sehr schnell den schlechtesten polnischen Landstraßen alles das abbitten, was sie einmal Schlechtes über sie gesagt haben. Es ist oft so, daß viele Stunden benötigt werden, um Strecken von wenigen Kilometern zu passieren. Jedes Ausweichen oder Überholen ist ohnehin, wenn man sich nicht gerade in einem Tal befindet, mit Lebensgefahr verbunden. Ein Umgehen ist nicht möglich, da von dieser Straße weder Nebenstraßen noch Nebenwege abzweigen. Hier heißt es nur: vorwärts. Bleibt ein Wagen wirklich einmal liegen, muß er eben von der Straße die Böschung

hinuntergewälzt werden. Hier kann nicht lange gewartet werden. Dann Sprung auf den nächsten besten Wagen und vorwärts!

Wir werden in Mo i Rana mit einer Kompanie Gebirgsjäger, die die vor Rognan an einer gesprengten Brücke festliegende Spitze verstärken soll, auf Lastkraftwagen verladen und treten den Marsch nach Norden an. Einen Marsch voller Mühsal und Schwierigkeiten. Nach kaum 20 Kilometer sitzt unsere Kolonne vor einem reißenden Gebirgsfluß fest. Die Engländer haben die einzige hinüberführende Brücke gesprengt. Viel Zeit haben sie jedoch damit nicht gewonnen, denn die ihnen auf dem Fuß folgenden Gebirgsjäger sind sofort in Booten und auf primitiven Flößen nachgesetzt.

Nach der Spitze kommen sofort die Gebirgspioniere, die irgendwo einige Boote auftreiben. Bretter werden darüber gelegt. Ein Fährseil wird gespannt, und in kürzester Zeit schon ist eine Notfähre fertig. Wagen auf Wagen wird hinüber gebracht. Die Pioniere arbeiten Tag und Nacht. Sie sind zum Umfallen müde. Trotzdem macht keiner schlapp. Jeder weiß, wie nötig die da vorn Verstärkungen, Munition und Proviant brauchen. Am jenseitigen Ufer steht ein Kreuz. Ein Pionierunteroffizier ertrank hier in den tosenden Wirbeln des Stromes, als er mit der ersten Fähre übersetzte, um die Tragfähigkeit zu erproben. So ist es fast an all den zahllosen Fähren in Norwegen, die gesprengte Brücken oder versenkte Fähren der Straße 50 ersetzen müssen. Immer wieder kündet ein schlichtes Kreuz von den Opfern, die unsere Pioniere bei ihrer schweren und gefährlichen Arbeit bringen mußten. Ein stummer Gruß. Vorwärts! Einige Kilometer weiter schon hängen die Wagen bis zu den Achsen im Schlamm. Alles runter vom Wagen. Jetzt muß jeder selbst Pionier sein. Bäume werden umgehauen und quer über die Straße gelegt, andere wieder als Hebebäume angesetzt, um die Wagen hochzustemmen. Zu—gleich ... zu—gleich! Endlich haben die Räder festen Fuß gefaßt, und langsam rumpeln die Wagen über die Stämme. Kaum 50 Meter weiter sitzen sie wieder fest. Die Arbeit beginnt von vorn. So geht es lange Strecken ...

An beiden Seiten der Straße dehnen sich unendliche Wälder, die selten eines Menschen Fuß betreten hat. Das wild wachsende Unterholz hat einen dichten, undurchdringlichen Filz gebildet. Die Laubbäume verschwinden mehr und mehr. Fichten und Birken treten an ihre Stelle ... Gefangene Tommies begegnen uns. Wir treffen wieder auf Fähren, von denen die Pioniere selbst sagen, daß die Fahrzeuge nur auf eigene Gefahr übergesetzt werden können. Auf leeren Benzinfässern sind Bretter befestigt, weiter ein paar

Holzklötze zum Blockieren der Wagenräder, das ist alles. Drüben mühen sich einige Soldaten, einen Wagen aus dem Wasser zu ziehen, der kurz vor dem Ziel von der Fähre heruntergekippt war. Bedenken sind zwecklos. Wir müssen nach vorn. Dank der prächtigen Zusammenarbeit der Pioniere gelingt es dann doch, unseren Wagen überzusetzen.

Nachts um 1 Uhr kurze Rast an einem einsamen Gehöft im Walde. Die Zeit kann man hier wahrhaftig nur noch an der Uhr feststellen, denn es gibt keinen Unterschied mehr zwischen Tag und Nacht. Die Sonne geht um 23 Uhr unter und erscheint um 2 Uhr wieder über den Berggipfeln. In den dazwischenliegenden drei Stunden bleibt es taghell. Vor uns waren Engländer in dem Hause. Sie haben gewütet wie die Räuber, Tische und Stühle sind umgeworfen, das Mobiliar beschädigt, die Fenster zertrümmert, die Schubladen aufgezogen und ihren Inhalt auf den Fußboden geworfen. Es ist ein unbeschreibliches Durcheinander von leeren Konservenbüchsen, zerbrochenem Geschirr und zertrümmerten Einrichtungsgegenständen. Der norwegische Besitzer wird die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, wenn er zurückkehrt.

Steil steigt die Straße durch enge Täler an, bis wir ein Hochplateau erreichen. Dort ist noch tiefer Winter, lediglich die Straßen sind schneefrei. Weit und breit ist kein Baum oder Strauch zu sehen. Bei diesen eisigen Winden können nur noch Moose gedeihen. Weit hinten zieht eine Renntierherde über das Feld. In majestätischer Einsamkeit thronen in der Ferne einige schneebedeckte Bergriesen. An einer Biegung treffen wir auf einen großen Stein, auf dem eine Erdkugel befestigt ist. Wir halten. In der Erdkugel ist der Polarzirkel eingelassen. Ein Blick auf die Karte belehrt uns. Es ist ein geschichtlicher Augenblick: Wir überschreiten als deutsche Soldaten den Polarkreis. Einige Jäger haben sofort Hammer und Meißel herangeholt und graben ein großes Hakenkreuz in den Stein. Gerade jetzt wird den Männern besonders stark bewußt, welchen ungeheuren Weg sie von den Hängen der Alpen und den Ufern der Donau bis hierher zurückgelegt haben. Hundert Meter weiter liegt ein frisches Grab. Der erste deutsche Soldat, der hier in arktischer Einsamkeit sein Leben für die Größe des Vaterlandes gab.

Endlich neigt sich die Straße wieder talwärts. Da sind auch schon wieder Birken. An den Seiten liegen viele Kraftwagen im Graben, englische, französische und norwegische Typen. Sie haben die Tücken der Straße 50 nicht überstanden. Selten findet man einmal ein deutsches Fabrikat. Das

ist eine Feststellung, die man an jeder Stelle der Straße treffen kann, an der Tausende von Wagen liegen. Zahlreiche Gefangene kommen uns entgegen. Es sind Irish Guards, Angehörige einer Truppe, die in England einen guten Ruf hat. Allerdings scheinen diese Soldaten die Gefangenschaft einem harten Kampf mit unseren Jägern vorzuziehen.

Wieder gilt es zwei gesprengte Brücken zu überschreiten. Die notdürftige Überbrückung dieser reißenden Ströme, die mit Booten nicht zu befahren sind, ist eine neue Glanzleistung der Pioniere. Beim Bau der zweiten Brücke haben allein vier Mann ihr Leben lassen müssen. Dann sind wir im fruchtbaren Saltdal an der Stelle angelangt, wo unsere Spitzen liegen sollen. Die Granateinschläge der englischen Artillerie zeugen von der Härte dieses Kampfes auf kleinem Raum. Die Spitze ist jedoch schon weiter vorgegangen. Im verlassenen englischen Lager liegen haufenweise Munitions- und Proviantkisten herum. Dann trifft uns die Nachricht, daß die Jäger auch schon Rognan eingenommen haben. Sie haben ein wahrhaft atemberaubendes Tempo. Also vorwärts! Wenige Stunden später ist die Kompanie in Rognan angelangt und wird nach kurzer Rast weiter eingesetzt.

Auf der Straße 50 gibt es nur eine Parole: Angriff! Und diese Parole ist auch das einzige Gefühl, das unsere Truppen im Norden beseelt. Sie sind bisher an die 1200 Kilometer marschiert.

Das Ende eines englischen Schlachtschiffes

Das war ein Kampftag allererster Ordnung für unsere Fliegergruppe, die sich schon in Polen bewährt hatte, und die in den vergangenen Monaten reiche Erfahrungen im Luftkrieg über See hatte sammeln können. Aber wenn auch schon viele Erfolge in der Chronik dieser Stukagruppe verzeichnet sind — einen so glanzvollen Tag hat sie bisher noch nicht festhalten können.

Seeaufklärer melden einen starken englischen Geleitzug auf westlichem Kurs mit hoher Fahrt von der norwegischen Küste ablaufend. Diesen Verband müssen wir haben! Mit 15 Maschinen starten wir bei Morgengrauen. In kurzer Zeit haben sich alle Maschinen in der Luft versammelt, und nun geht es auf See hinaus, dem Engländer nach. Eng geschlossen in vorgeschriebener Ordnung fliegen die Maschinen. Fast eine Stunde schon dauert der Flug. Ungeduldig suchen alle Augen den Horizont ab. Wir müssen die Engländer noch fassen! Da plötzlich tönt es in allen Telephonmuscheln — es ist die Stimme des vorausfliegenden Kommandeurs —: „Achtung! An alle! Fertigmachen zum Angriff!" und nun sehen auch wir — weit voraus läuft ein großer englischer Verband im Zick-Zack-Kurs und in weit aufgelöster auseinandergezogener Formation nach Westen. Alle Nerven spannen sich. Langsam werden die englischen Schiffe deutlicher. Elf Einheiten sind auszumachen, jetzt werden auch schon die Unterschiede erkennbar, klar heben sich die Transportschiffe von den begleitenden Kriegsschiffen ab. Unter den Kriegsschiffen, und das läßt alle Herzen höher schlagen, sind ein paar schwere Brocken.

Was jetzt kommt, spielt sich mit Minutenschnelle ab. Kaum haben die Engländer uns entdeckt, als wütendes Flakfeuer einsetzt. Noch liegen die Schüsse weit weg von uns. Vor uns zerplatzen die schwarzen und weißen Wölkchen der detonierenden Geschosse. Der Gegner schießt aus allen Rohren. Das sind schwere Kreuzer. Deutlich sind sie an den Deckaufbauten und an ihrer Größe zu erkennen. Weiter voraus liegen die kleineren Zerstörer. Und da, das ist ein Schlachtschiff. Viel größer als die anderen, furcht es

durch das Wasser. In weitem Bogen umfliegen wir den Geleitzug. Noch zögert unser Kommandeur mit dem Angriff. Offenbar sucht er sich die beste Angriffsposition für den dicksten Brocken aus. Dann stellt er mit einem Male die Maschine auf den Kopf, in rasender Fahrt zischt sie nach unten dem Feinde entgegen. Das ist für die ganze Gruppe das Signal zum Angriff.

Blitzschnell entwickelt sich jetzt der Kampf. Meine Maschine hat sich einen schweren Kreuzer ausgesucht. Wir stürzen auf ihn zu. Jetzt fällt die Bombe und schlägt hart steuerbords des Kreuzers ins Wasser. Deutlich ist die Einschlagstelle zu sehen. Turmhoch steigt die Explosionsfontäne empor, dann ist eine kleine Weile nur Himmel in meinem Blickfeld. Aber nun stürzt wieder das Bild der See auf mich zu: Der Flugzeugführer fliegt jetzt in engen Kurven ganz dicht über dem Wasser dahin und hat alle Hände voll mit seiner Maschine zu tun. Ich kann mich nun ganz auf das Beobachten festlegen. Da ist auch das Schlachtschiff wieder. Gerade kracht eine Bombe auf das Vorschiff. Eine schwarzgrau gefärbte Rauchwolke schießt hoch. Dann gibt es eine ungeheure Detonation. Wahrscheinlich ist die Munitionskammer getroffen worden. Eine gewaltige Stichflamme schießt in den Himmel hinein, wieder eine Detonation, und nun steht eine hohe Feuersäule über dem Schlachtschiff. Mit Gewalt muß ich mich von diesem Anblick losreißen. Nicht weit davon sehe ich einen schweren Kreuzer in Flammen gehüllt. Und noch weiter voraus fährt ein Transportschiff unmittelbar in die riesenhohe Wassersäule einer vor seinem Bug einschlagenden Bombe hinein.

Jetzt fliegen wir wieder genau über das englische Schlachtschiff. Noch ist keine Minute vergangen, seitdem die Bombe traf, und doch sehen wir jetzt, wie das Schiff sich neigt und mit Mann und Maus, flammenumhüllt, rasend schnell in die Tiefe geht. Es ist ein grandioses Schauspiel! Noch einmal kurvt unsere Maschine; als sie wieder die Stätte der Vernichtung überfliegt, ist von dem Schlachtschiff nichts mehr zu sehen.

Noch immer schießt der Tommy wütend auf uns ein. Rund um uns blitzt es. Schuß folgt auf Schuß. Da tönt auch schon wieder in den Muscheln der Telephone, durch Sprechfunk übermittelt, der Befehl des Gruppenkommandeurs: „Achtung! An alle! Alles sammeln in X Meter Höhe!". Eine Maschine nach der anderen schließt langsam auf. Noch einen Blick zurück: Dort, wo eben noch das stolze Schlachtschiff der britischen Flotte uns seine Geschosse entgegenhieb, ist jetzt nichts mehr als ein riesiger Ölfleck und ein paar Trümmer, die auf dem bewegten Wasser treiben.

Matrosen kehren aus Narvik heim

In einem deutschen Hafen trafen aus Narvik die Besatzungen der deutschen Zerstörergruppe mit ihren im Abwehrkampf in den Bergen verwundeten Kameraden ein, nachdem sie Schulter an Schulter mit den Gebirgsjägern fast zwei Monate in Schnee und Eis über tausend Meter hoher Berge zäh und erfolgreich gekämpft haben.

Auf dem Kai des kleinen Hafens wurden die tapferen Soldaten vom Admiral in einer militärischen Feierstunde begrüßt, ausgezeichnet und auf deutschem Boden willkommen geheißen. Die Zerstörerbesatzungen werden nun nach ihrer Rückkehr nach einem wohlverdienten Urlaub einer anderen Verwendung zugeführt, nachdem sie durch Gebirgsjägernachschub in den Narvik-Stellungen abgelöst wurden.

Unter den altvertrauten Klängen des Flaggenliedes der Kriegsmarine gleitet das Schiff, mit den Zerstörerbesatzungen an Bord, vorbei. Der Admiral und die Offiziere grüßen — und die Männer an Bord grüßen in straffer Haltung zurück. Der dienstälteste Offizier, ein Fregattenkapitän der Zerstörergruppe, meldet dem Admiral. Ein fester Händedruck.

Der Admiral spricht auf dem Kai dann zu den Heimgekehrten. Verwegen sehen sie aus: Viele in Skihosen und Skistiefeln, mit blauen und grauen Jacken, knallroten Halstüchern und grellbunten Pullovern angetan. Der Admiral spricht über das Norwegen-Unternehmen, bei der der Kriegsmarine eine unerhört schwere Aufgabe zufiel. „Die Aufgabe wurde gelöst. Die Kriegsmarine ist stolz darauf, denn durch sie erst wurde der schwierige Einsatz ermöglicht", betont der Admiral. „Damit ist es erreicht, daß nicht England, sondern daß wir Deutschen Herr der Lage in Norwegen sind."

Der Admiral ruft den Männern das Gedenken an ihren Kommodore Bonte in Erinnerung und schließt mit einem Sieg-Heil auf den Führer und Obersten Befehlshaber. Ein leichter Seewind trägt die Klänge der Nationalhymnen über die Männer hinweg auf die stille See, über den kleinen, stillen Hafenort.

In einer Unterkunft zeigt man mir eine kleine braune Ledertasche.

Offensichtlich enthält sie etwas sehr Kostbares, denn man gibt sie nicht aus der Hand und behandelt sie wie ein rohes Ei. Ein pulvergeschwärztes und zerschossenes Flaggentuch wird herausgenommen, die Traditionsflagge eines der Zerstörer, die nun auch in diesem Krieg eine ruhmreiche Geschichte erlebt hat. Der erste Offizier und einige Matrosen gingen nach der Landung noch einmal an Bord und holten aus der Offiziersmesse die Traditionsflagge.

Als diese Soldaten einige Tage später zusammen mit Gebirgsjägern in einer vorgeschobenen Stellung lagen und von schwerster englischer Schiffsartillerie beschossen wurden, als es den Anschein hatte, daß niemand mehr heil und unverletzt aus dem Orkan von Stahl und Eisen herauskommen würde, da kam der Befehl durch, die ruhmreiche Traditionsflagge des Zerstörers zu vernichten, um sie nicht in feindliche Hand fallen zu lassen. Der Matrose, der sie bei sich führte, sieht seinen Bootsmann fragend an. „Solange ich lebe ...!" — „Schon gut! Verbrenne sie", antwortet der Bootsmann und setzt leise hinzu „irgend etwas". Zeitungspapier flammt auf. Der Matrose bittet seine Kameraden, falls er fallen sollte, ihm die Flagge, die er auf seinen Leib gebunden hat, abzunehmen und sie zu vernichten. Über den Tapferen aber hält das Schicksal seine Hand. Ihn trifft es nicht, und auch den nicht, der den Befehl gab. In einer kurzen Ruhestellung wird der Matrose befohlen: „Haben Sie sie noch?" — „Jawohl!" Selten kam ein Händedruck so von Herzen wie dieser für den Matrosen, der die Flagge mit seinem Leibe decken wollte, der das höchste Gut des Zerstörers aus schwerstem Feuer ein zweitesmal rettete.

Stukas gegen Flugzeugträger

Aufklärer hatten einen englischen Flottenverband einige hundert Kilometer vor der Westküste Norwegens gemeldet, der daraufhin von Sturzkampffliegern angegriffen wurde. Der Staffelkapitän, der den Angriff führte, erzählt von diesem kühnen Unternehmen:

Es war schon spät am Nachmittag, als wir alarmiert wurden. Ein englischer Flottenverband, bestehend aus Flugzeugträgern, Schlachtschiffen und Zerstörern, war gemeldet worden und sollte sofort von uns angegriffen werden. Flugzeugträger interessieren uns brennend. Immer schon hatten wir uns gewünscht, so einem schwimmenden Flugplatz, der englische Flugzeuge bis an die Küste Norwegens trägt, mit unseren Bomben einen Denkzettel zu verabreichen.

Mit mehreren Maschinen unserer Ju 87 starten wir und nehmen Kurs auf den gemeldeten Ort. Bald haben wir die letzten Felsen der zerklüfteten Küste hinter uns gelassen, und immer weiter geht es hinaus auf See. Eine Stunde fliegen wir jetzt schon über dem Meer. Eine etwas kitzlige Angelegenheit für ein einmotoriges Landflugzeug. Die geringste Panne, und wir liegen einige hundert Kilometer von Land entfernt im „Bach“. Unsere Motoren aber halten aus und ziehen uns, unsere Flugzeuge und unsere Bomben immer weiter ruhig und gleichmäßig durch die Luft.

Aus vielen Kilometern Entfernung schon sichten wir die feindlichen Kriegsschiffe. Wie Kinderspielzeug muten sie an mit ihrem weißschäumenden Kielwasser. Ein etwas gefährliches Spielzeug! Schon sind wir nahe heran, und die gegnerische Flak bedroht uns aus Hunderten von Rohren mit Tausenden und aber Tausenden von Geschossen jeden Kalibers.

Die englischen Kriegsschiffe unter uns haben sich bei unserem Näherkommen sofort umgruppiert und den Kurs geändert. Die Zerstöre fahren in einem spitzen Keil, in der Mitte in Kiellinie die schweren Einheiten in der Reihenfolge: Flugzeugträger, Schlachtschiff, Flugzeugträger, Schlachtschiff. So hoffen sie, am ehesten unseren bevorstehenden Angriff abwehren zu können.

Jetzt sitzen uns auch schon feindliche Jäger im Genick. Wir müssen sofort angreifen, wollen wir unsere Bomben wirkungsvoll los werden. Es bleibt uns keine Zeit, erst eine günstige Position einzunehmen. Ich befehle durch Funkspruch den Einsatz einiger Flugzeuge auf den ersten Flugzeugträger.

Es läßt sich nicht so schnell erzählen, was sich in den nächsten Sekunden abspielt. Sehr aufmerksam sind die da unten gewesen. Kaum drehe ich ab und setze zum Sturzflug an, so machen die Schlachtschiffe und Flugzeugträger rechtsum und laufen mit höchster Fahrt davon. So ein Flugzeugträger ist auf Schnelligkeit gebaut, um den Maschinen das Landen und Starten zu erleichtern. Während die Zerstörer Abwehrbewegungen durch Zick-Zackfahren machen, hoffen die schweren Einheiten, durch die Schwenkung und ihre Geschwindigkeit uns zu entgehen. Gleichzeitig wird auf uns ein Schnellfeuer eröffnet, das wohl nur deswegen wirkungslos bleibt, weil wir uns jetzt schon in rasendem Sturz befinden.

Der erste Flugzeugträger, den ich zum Ziel habe, scheint unheimlich schnell auf mich zuzufliegen, wird größer und größer. In Sekundenschnelle bin ich Tausende von Metern mit meiner Maschine gestürzt. Ich löse die Bombe aus, und deutlich sehe ich beim Abfangen der Maschine, wie sie im ersten Drittel des Trägers genau in dessen Mitte einhaut. Um mehr kann ich mich jetzt nicht kümmern. Wie alle meine Kameraden befinde ich mich jetzt zwischen den feindlichen Schiffen in niedrigster Höhe.

Jetzt hilft nur eins: Abwehrbewegungen. Mein Bordschütze schießt, was das Maschinengewehr hergibt, um die nicht locker lassenden Jäger abzuwehren. Später erst, als wir unsere Beobachtungen und Erlebnisse austauschen, konnten wir ermessen, in welchem Hexenkessel wir gewesen waren.

Die Vernichtung der ‚Glorious'

Am frühen Morgen des 8. Juni schrillen plötzlich die Alarmglocken durch das Schiff. Es beginnt ein Laufen und Hasten, das wie ein Spuk durch das ganze hellhörige Schiff klappert. Vor den Niedergängen stauen sich vorübergehend die Männer. Dann aber, wenige Minuten später, erscheinen die Decks im unteren Schiff wie ausgestorben. Alle sind auf ihren Gefechtsstationen. Ich selbst stehe auf der Brücke und kann von dort aus sehr gut Durchführung und Verlauf der Gefechtshandlungen verfolgen.

Steuerbord voraus ist gerade ein Fahrzeug als bewaffneter englischer Tanker erkannt worden. Dieser wird von einem Sicherungsfahrzeug begleitet. Beide scheinen es für unmöglich zu halten, daß hier in dieser Ecke deutsche Kriegsschiffe auftauchen. Sie glauben Engländer vor sich zu haben und versuchen, sich mit uns zu verständigen. Doch sie werden schnell eines Besseren belehrt.

Feuererlaubnis ist gegeben. Schon verlassen die ersten Stahlgrüße die Rohre. Die Schiffe erzittern unter der Wucht der Abschüsse. Dichter gelber Qualm zieht nach anfänglichen tollen Wirbeln schwerfällig mit dem Winde über das Schiff.

Schnell haben sich unsere Batterien auf das Ziel eingeschossen. Das Sicherungsfahrzeug ist völlig in Rauch und Gischt der hoch aufspringenden Fontänen eingehüllt. Dann verschwindet es rasch nach kurzem Aufbäumen — als wollte es noch in letzter Sekunde seiner Vernichtung entgehen — in dem brodelnden Wasser.

Feuerpause.

Ein Zerstörer erhält den Befehl, dem Tanker mit einem Torpedo den Fangschuß zu geben und die Überlebenden aufzunehmen.

Da! — — — Eine riesenhohe Wassersäule, die sich mit Rauch und Trümmern mischt, hebt sich langsam aus dem Meer und sinkt zögernd, wie von einer starken Hand zurückgehalten, wieder über dem Tanker zusammen.

Der Torpedo hat gesessen.

Wie wenn sich das Schiff um eine weit vorn liegende Achse dreht, so stellt sich das Achterschiff hoch aus dem Wasser heraus, bleibt einige Sekunden

so stehen — dann geht es steil in die Tiefe. Nur Rauch und Wasserdampf verraten die Tragödie, die sich hier eben abspielte.

Der Verband sammelt sich, und nach dieser Unterbrechung wird der alte Kurs aufgenommen und der Kriegsmarsch fortgesetzt.

Endlos dehnt sich wieder vor uns das Eismeer. Ab und zu braust einer unserer Bordflieger über das Schiff und gibt uns wichtige Standortmeldungen.

Wieder rufen die Alarmglocken alle Mann auf Gefechtsstation. Voraus zieht ein großer englischer Transporter ahnungslos seinen Weg. Wie nicht anders zu erwarten war, ist auch er bewaffnet. Unsere Flieger schätzen ihn auf 16000 bis 20000 Tonnen. Ein fetter und willkommener Brocken also.

Und wieder sprechen unsere Geschütze ihre eherne Sprache. Stahl und Sprengstoff verrichten ganze Arbeit, und bald sinkt auch dieser Riese in die Tiefe des Eismeeres. Überlebende werden von unseren Zerstörern aufgenommen.

Obwohl jetzt der Alarm beendet ist, geht keiner von der Brücke. Man erwartet noch ein Zusammentreffen mit englischen Seestreitkräften.

Mit unverminderter Fahrt geht es weiter. Ungeheures haben die Maschinen geleistet. Die hohe Spitzengeschwindigkeit und die nicht viel tiefer liegende Dauerleistung, die sie den Schiffen geben, ermöglichen ein solch mutiges Operieren in Gebieten, die mehr als 1000 Seemeilen von der Heimat entfernt sind. Und 1000 Seemeilen entsprechen immerhin einer Strecke von Hamburg bis zur afrikanischen Küste.

Gegen Abend endlich tauchen wieder Rauchfahnen auf. Sie verraten uns zwei, nein — drei feindliche Kriegsfahrzeuge. Auf die haben wir gerade gewartet. Bald sind sie durch die scharfen Gläser genauer auszumachen: Zwei englische Zerstörer sichern. Donnerwetter — unwillkürlich schaut man noch einmal genauer hin, ehe man sich über die Meldung der Gefechtsbeobachtung freut: sie begleiten tatsächlich einen Flugzeugträger. Ganz deutlich ist schon seine typische Silhouette zu erkennen. Irrtum ist ausgeschlossen.

Ein lebhafter Verkehr mit den einzelnen Kommandanten der deutschen Einheiten beginnt. Trotz der erregenden Umstände bleibt alles eisern ruhig. Kühl und knapp gibt der Flottenchef seine Befehle. Noch glauben sie drüben, Engländer vor sich zu haben.

Jetzt haben sie uns erkannt. Sie drehen ganz plötzlich ab. Dicke Rauchwolken entströmen ihren Schornsteinen. Zu spät!

Feuererlaubnis vom Flottenchef. Wieder hüllt schwefelgelber Pulverdampf das Schiff ein. Die Mittelartillerie der Schiffe nimmt den vorderen Zerstörer aufs Korn. Die Türme halten auf den Flugzeugträger.

Während dieser Dampf aufmacht, versucht er seine Flugzeuge aufsteigen zu lassen. Doch schon die ersten Salven der Türme, deren Feuer überragend gut liegt, unterbinden diese Absicht und treffen ihn ernstlich.

Der vordere Zerstörer staffelt sich jetzt nach Backbord heraus. Er nebelt und versucht offensichtlich, uns von dem Flugzeugträger abzulenken. Der andere Zerstörer sucht durch sorgfältiges Nebeln das kostbare Schiff dem gut liegenden Feuer unserer schweren Türme zu entziehen. Das gelingt ihm auch vorübergehend und zwingt unsere Artillerie zu Feuerpausen. Doch der Wind zerreißt immer wieder die Nebelwand. Dann liegt das Feuer sofort wieder am Ziel.

Es bietet sich uns das gigantische Bild eines Seegefechtes. Bleigrau und verhangen spannt sich der Himmel über das Eismeer. Voraus, von Steuerbord nach Backbord ziehend, hängt eine Regenwand. Auf diese hält der Flugzeugträger zu. Er hofft noch immer auf ein Entkommen. Schwarz und schwerfällig wälzt sich der künstliche Nebel der englischen Zerstörer über die See. Vor unseren Schiffen ballt sich bräunlicher Qualm, der durch das Mündungsfeuer in tolle Wirbel gerät. Ununterbrochen steigen drüben an den Zielen hohe Wasserfontänen. Oft sind sie schwarz, meistens grau-weiß, manchmal springt feurige Lohe auf, dann zeigen die Einschläge höhere Säulen. Das sind die Treffer, die Tod und Vernichtung bringen.

Immer aber liegen die Ziele mitten in der Feuerwalze. Ein Zeichen dafür, wie gut unsere Artillerie auch diese kleinen und so überaus beweglichen Ziele zu treffen weiß.

Ja, unsere Artillerie kann stolz auf ihre Leistung sein. Des öfteren spricht der Flottenchef ihr während des Gefechts seine besondere Anerkennung aus.

Aber auch in unserer Nähe schlägt es ein, steigen hohe Wasserfontänen. Die englischen Zerstörer wollen den Kampf nicht aufgeben. Sie wehren sich verzweifelt.

Hoffen sie das Schlachtenglück noch zu wenden?

Urplötzlich stoßen sie durch ihre Nebelwände hindurch, feuern mit ihrer Artillerie und schießen ihre Torpedos auf die deutschen Einheiten ab. Wieder und wieder müssen diese durch geschicktes Manövrieren den Torpedos ausweichen.

Jetzt hat das konzentrierte Feuer den vorderen querab liegenden Zerstörer gepackt. In schneller Folge rollen die Salven über das Meer. Das aufsteigende Wasser zeigt, daß der Zerstörer unmittelbar im Zentrum des Feuerorkans liegt.

Sein Schicksal ist besiegelt. Jetzt liegt er schon manövrierunfähig still.

Eine Feuerpause läßt uns erkennen, daß er kurz vorm Kentern ist, so stark hat er Schlagseite. Dann hat sich das Wasser schon über ihm geschlossen.

Währenddessen versucht der Flugzeugträger weiter abzulaufen. Doch allein die deutschen Einheiten bestimmen das Tempo der Ereignisse. Die Entfernung wird, sogar mit bloßem Auge erkennbar, rasch geringer. Die bisher erhaltenen Treffer hindern ihn vielleicht, seine volle Geschwindigkeit von über 31 Seemeilen zu entwickeln.

Unermüdlich legt währenddessen der noch unverletzte Zerstörer Nebelwand um Nebelwand um das wunde Schiff. Immer wieder stößt er vor, beschießt uns mit seiner Artillerie und läßt Torpedos gegen uns laufen, aber seine verzweifelten Versuche bleiben ohne Erfolg. Wohl zwingt er unsere dicken Schiffe, unaufhörlich zu manövrieren. Laufend ändern sie den Kurs, Geschwindigkeit und Formation. Doch gelingt es dem Kommandanten, ihren gefährlichen Bahnen auszuweichen.

Jetzt haben sich wieder die schützenden Nebelwolken geteilt. Das Feuer der Türme packt schnell zu.

Feurige Lohe kennzeichnen die Einschläge als Treffer. Langsam beginnt der Riese sich auf die Seite zu legen. Brennend und qualmend treibt das zerschossene schwerfällige Wrack mit dem Wind. Wenige Minuten, dann sinkt auch er in das kühle Grab.

Trotzdem läßt der Zerstörer nicht locker.

Vermeint er wirklich noch etwas ausrichten zu können?

Hofft er auf Hilfe?

Noch einmal schlägt unsere brave Artillerie zu. Schwere Treffer zerreißen ihm das Vorschiff. Seine vorderen Rohre schweigen. Mit der Fahrt ist er auch herabgegangen. Auf dem Achternschiff schießt er aber noch. Also muß auch er bis zur völligen Vernichtung niedergekämpft werden.

Unsere Mittelartillerie schickt noch einige Salven hinüber. Da endlich schweigt der Gegner. Sein Vorschiff brennt, langsam beginnt er zu sinken.

Weißer Dampf steht für einige Augenblicke über dem Wrack. Wahrscheinlich hat eine Kesselexplosion stattgefunden. Dann schließen sich auch über diesem mutigen Gegner die Wellen.

Damit ist dieser denkwürdige Tag abgeschlossen. Von uns getrennt operierende Einheiten unseres Verbandes melden noch die Versenkung eines englischen U-Bootjägers und die Vernichtung von weiteren 30000 Tonnen feindlichen Schiffsraums. Auch sie haben Jagdglück gehabt.

Dann wendet sich der Verband nach Süden.

Der Sieger von Narvik

In einem Blockhaus im nördlichsten Kampfabschnitt dieses Krieges stehen Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten vor einem Mann, der in die deutsche Geschichte als der Sieger von Narvik eingehen wird: General der Gebirgstruppen, damals Generalleutnant Eduard Dietl, Kommandeur einer ostmärkischen Gebirgsdivision.

Seit dem 9. April, da General Dietl nach der kühnen Überfahrt auf schnellen Zerstörern Narvik in deutsche Hand brachte, trägt er die Verantwortung in einem Kampfabschnitt, den Norweger, Engländer und Franzosen mit stärksten Waffen angreifen. Das deutsche Volk weiß von den Kämpfen um diesen Raum, in dem deutsche Zerstörer überlegenen englischen Seestreitkräften bis zur letzten Granate gegenüberstanden, und der jetzt von den Gebirgsjägern Kärntens und der Steiermark Schulter an Schulter mit den gelandeten Seeleuten der aufgegebenen Zerstörer verteidigt wird.

Mitten unter seinen Soldaten steht der General, dessen Ruhe und Sicherheit auf die kämpfende Truppe übergeht. Sie weiß, daß sie überlegenen Feindkräften gegenübersteht und starke englische Seestreitkräfte mit ihren Geschützen die Erzbahn entlang dem Rombakken-Fjord und Rombakken selbst beherrschen. In Fels und Eis haben sich die Matrosenbataillone der deutschen Zerstörer Stellungen geschaffen, von denen aus sie die Erzbahn von Narvik zur schwedischen Grenze beherrschen. Andere Kompanien gelandeter Besatzungsmitglieder stehen in der Hauptkampflinie gegen norwegische Bataillone, englische Truppen und französische Alpenjäger. Hier haben deutsche Gebirgsjäger die Hauptlast des Kampfes zu tragen, um die Angriffe der Norweger und der bei Harstad im Gratangen-Fjord und im Herjangen-Fjord gelandeten feindlichen Truppen abzuwehren.

Diese von starken Feindkräften hart bedrängten Stellungen kann nur ein Mann verteidigen, der ein überlegener Stratege ist und durch sein persönliches Vorbild die kämpfende Truppe anspornt. Jeden Tag ist der General bei seinen Soldaten. Er kennt seine Jäger und ist auch der Vater seiner Matrosen. Wetterhart ist sein Gesicht. Als erfahrener Kenner des Gebirgskrieges fährt

er auf seinen Skiern durch das Gelände, erkundet Stellungen, hört die Berichte der Bataillonskommandeure und Kompaniechefs, sieht Transportstaffeln der Seeleute auf dem Weg zu vorgeschobenen Sicherungen, steht 19 Stunden auf den Brettern, um selbst die Lage bei hart bedrängten Stellungen zu erkunden. Wo er erscheint, da lachen die Augen der Soldaten auch dann, wenn er sagt: „Ihr müßt's durchhalten!"

Ein Soldatenleben ist der Weg des Generals. 1890 in Bad Aibling in Oberbayern geboren, tritt Eduard Dietl nach dem Gymnasialbesuch 1909 beim 5. Bayerischen Infanterieregiment in Bamberg als Fahnenjunker ein. Bei Ausbruch des großen Krieges ist er Leutnant und Zugführer einer Maschinengewehrkompanie im Westen. Dreimal wird er verwundet, erwirbt sich 1916 an der Somme das EK. I und ist dann in mehreren Adjutantenstellungen tätig. Der Friede gibt dem Soldaten keine Ruhe. Im Freikorps des Ritters von Epp hilft er als Kompanieführer München von der roten Räteherrschaft befreien. Mehrere Jahre ist er Kompaniechef bei einem Infanterieregiment in München.

Seine soldatische Laufbahn führt ihn als Kommandeur des Gebirgsjägerbataillons seines Regiments nach Kempten, dann als Inspekteur und Taktiklehrer an zwei Infanterieschulen. Er wird Oberstleutnant beim Stab seines Regiments und dann Kommandeur eines Gebirgsregiments. Er führt sein Regiment 1938 in die befreite Ostmark und wird Kommandeur einer Gebirgsdivision des ostmärkischen Alpenkorps. Seine Truppen marschieren in das befreite Sudetenland und im Krieg gegen Polen über die Hohe Tatra mit überholenden Verfolgungen 620 Kilometer bis an den San. Nun stehen die gleichen Truppen unter ihrem geliebten Kommandeur weit jenseits des nördlichen Polarkreises bei Narvik.

Inhaltsverzeichnis

PK-Bilder wurden zur Verfügung gestellt von: Associated Press (7), Atlantic (15), Pressebildzentrale (14), Presse-Illustrationen Heinrich Hoffmann (6), Scherl (5), Weltbild (3)

Vom Oberkommando der Wehrmacht wurden herausgegeben:

Der Sieg in Polen

Mit zahlreichen Bildern und Karten

200. Tausend · Leinen 3,75 RM

Das amtliche Erinnerungsbuch, dem Generalfeldmarschall Keitel ein Vorwort mitgegeben hat. Die große Gesamtdarstellung des Oberkommandos und ein Überblick über Volk und Raum, Geschichte und Staatsform Polens leiten das wertvolle Buch ein. Den Hauptinhalt bilden Berichte aus vorderster Front, meist unter schwierigsten Umständen und häufigem Lebenseinsatz gewonnen. So entsteht ein Bild von großer Eindringlichkeit, in dem weder die kraftvollen Linien des Gesamtgeschehens noch die dramatischen Einzelzüge fehlen.

Sieg über Frankreich

Mit über 70 Tiefdruckbildern und Kartenskizzen

250. Tausend · Leinen 4,80 RM

In schlichter, einfacher Soldatensprache wird der überwältigende Sieg im Westen geschildert. Vom schnellen Vormarsch durch Holland, Belgien, von den Kämpfen um Dünkirchen, dem Durchbruch durch Maginotlinie und Weygandstellung, vom erbitterten Kampf um Festungsanlagen und Forts und vom heldenmütigen Einsatz aller Waffengattungen der stolzen deutschen Wehrmacht in allen Kampfabschnitten zeugen die Erlebnisberichte dieses Werkes. Millionen waren dabei; für sie ist dieses Buch Erinnerung. Millionen aber haben in der Heimat mit brennendem Herzen Anteil genommen; für sie ist es für alle Zeiten Dokument.

NEUERSCHEINUNG JUNI 1941

Fahrten und Flüge gegen England

Mit vielen Bildern und Kartenskizzen

60. Tausend · In Leinen etwa 4,80 RM

Hier ist ein Buch entstanden, das Anspruch erhebt, als historisches Dokument zu gelten. Es läßt das Gesicht des Krieges gegen England zur See und in der Luft durch eine Sammlung von packenden Erlebnisberichten fesselnde Wirklichkeit werden. Es ist kein lautes Heldenlied, aber einfach und ungeschminkt, das Hohelied von Mut, entschlossenem Kampf, Kameradschaftlichkeit, mit dem einen Ziel, an den Sieg nicht nur zu glauben, sondern ihn auch zu erringen. Zahlreiche Bilder und Kartenskizzen geben dem Buch besondere Bedeutung.

★

ZEITGESCHICHTE-VERLAG BERLIN W 35



65
20
10
70
NÖRDLICHER POLA
ISLAND
ATLANTISCHER OZEA
60
20
FÄR-ÖER
SHETLAND-INS.
HEBRIDEN
ORKNEY-INS.
Bergen
55
GROSSBRITANNIEN
NORD-
SEE
Edinburgh
IRLAND
Dublin
Birmingham
Wilhe
10
0


0
10
20
30
70
65
30
60
55
10
20
ARKREIS
N
Tromsö
Narvik
Mo
Mosjöen
Luleå
Namsos
Steinkjer
Drontheim
Andalsnes
Dombås
Voss
Lillehammer
Elverum
Gjövik
Hamar
ergen
Hönefoss
OSLO
Stavanger
Kristiansand
SKAGERRAK
Skagen
Göteborg
KATTEGAT
DÄNEMARK
Aarhus
JÜTLAND
KOPENHAGEN
Nyborg
Korsör
Malmö
Gjedser
Kiel
Wilhelmshaven
Hamburg
NORWEGEN
SCHWEDEN
FINNLAND
ÅLANDS I.
HELSINKI
STOCKHOLM
TALLINN
RIGA
KAUNAS
WILNA
OST SEE

Kampf um Norwegen